

Univerzita Karlova v Praze - Pedagogická fakulta - katedra výtvarné výchovy

**NÁDRAŽÍ, VLAKY A ŠKOLA**

**(TRAINSTATIONS, TRAINS AND SCHOOL)**

Klára Brůžková

Dobrovského 1122, Písek

3. ročník navazujícího magisterského studia

N PG-VV

Prezenční studium

Listopad 2013

Vedoucí práce: doc. ak. mal. Ivan Špirk

Konzultanti: ak. mal. Mgr. Martin Velíšek, Ph.D., Mgr. MgA. Jana Šindelová

**Prohlášení:**

Prohlašuji, že jsem práci vypracovala samostatně s použitím uvedené literatury a zdrojů informací.

V Praze 28. 11. 2013

Podpis.....

**Poděkování:**

Děkuji vedoucímu své práce doc. ak. mal. Ivanu Špírkovi za množství podnětných připomínek a čas, který mi věnoval, Mgr. Hybnerovi za pomoc s realizací praktické části práce a v neposlední řadě svým blízkým za nekonečnou trpělivost a podporu.

Anotace:

Brůžková, K.: Nádraží, vlaky a škola. [Diplomová práce] Praha 2013 - Univerzita Karlova, Pedagogická fakulta, katedra výtvarné výchovy, 74 s. (Přílohy: 6 ks. pastel 65 x 50 cm, 1 ks leporelo O(b)drazy, 1 ks kniha (K. na kolejích), 1 ks CD)

Práce obsahuje výtvarné projekty a teoretickou studii. Zabývá se železničním prostředím ve výtvarné tvorbě. Teoretická část pojednává o umělcích, jejichž téma je právě železnice. Didaktická část obsahuje dva realizované výtvarné projekty. Autorská část se zabývá vlastní tvorbou, dělí se dále na tři části, jejichž výstupem jsou: leporelo O(b)drazy, kniha K. na kolejích a šest kreseb pastelem.

Klíčová slova:

nádraží, vlaky, škola, výtvarná výchova, cestování, současnost, historie, literární kontexty

Anotation:

Brůžková, K.: Trainstations, trains and school. [diploma thesis] Praha 2013 – Charles University, Faculty of Education, art department, 74 p. (Supplements: 6 drawings 65 x 50 cm, 1 concertina book O(b)drazy, 1 book (K. na kolejích), 1 CD)

The work contains art projects and theoretical study. It is about railway and art. Theoretical study is about artists, which were painting trains and railway. Didactical part contains two projects realized at schools. Author's part is about my own production, it has got three parts – drawings and two books (K. na kolejích and O(b)drazy).

Key words:

trainstations, trains, school, art education, traveling, contemporary, history, contexts of literature

## Abstrakt:

Brůžková, K.: Nádraží, vlaky a škola. [Diplomová práce] Praha 2013 - Univerzita Karlova, Pedagogická fakulta, katedra výtvarné výchovy, 74 s. (Přílohy: 6 ks. pastel 65 x 50 cm, 1 ks leporelo O(b)drazy, 1 ks kniha (K. na kolejích), 1 ks CD)

Práce se zabývá prostředím železnice a jeho mnohými vyobrazeními v umění. Obsahuje výtvarné projekty a teoretickou studii. Nahlíží na široké téma z různých úhlů pohledu, snaží se objasnit, jak byl námět uchopován v různém čase různými umělci. Práce je rozdělena na tři základní části:

- a) teoretická – pojednává o výběru z umělců (skupin umělců), jejichž tématem je železnice, zabývá se výtvarným uměním a filmem
- b) didaktická – obsahuje dva realizované projekty, na víceletém gymnáziu a na kroužku keramiky na prvním stupni základní školy
- c) Autorská část – zabývá se vlastní tvorbou, dělí se dále na tři části, jejichž výstupem jsou: leporelo O(b)drazy, kniha K. na kolejích a šest kreseb pastelem.

Abstract:

Brůžková, K.: Trainstations, trains and school. [diploma thesis] Praha 2013 – Charles University, Faculty of Education, art department, 74 p. (Supplements: 6 drawings 65 x 50 cm, 1 concertina book O(b)razy, 1 book (K. na kolejích), 1 CD)

The work is about railway and many pictures of it in art. It contains art projects and theoretical study. The topic is looked from many different views. It's trying to explain, how was the theme taken in different times. Text is divided into three main parts:

- a) theoretical – about few artists (groups of artists), which had the railway as popular theme of work, mainly art and film
- b) didactical – contains realised projects, on a secondary grammar school and on a ceramics with younger children
- c) authorial part – is about my own production, it is divided for three parts: drawings, book and concertina book

## Obsah:

Úvod.....	8
1. Teorie .....	9
1.1. Historie .....	9
1.1.1. Futuristická fascinace rychlostí.....	9
1.1.2. Skupina 42 .....	14
1.1.3. Radana Lencová .....	12
1.2. Prostředí železnic ve filmu .....	13
1.2.1. Bratři Lumierové – Příjezd lokomotivy na nádraží.....	13
1.2.2. Frigo na mašině (The General).....	16
1.2.3. Ostře sledované vlaky .....	18
1.2.4. Alois Nebel .....	22
2. Didaktika .....	25
2.1. Víceleté gymnázium.....	25
2.2. Běžné ZŠ .....	43
3. Autorská část .....	49
3.1. Cyklus O(b)drazy .....	49
3.2. Cyklus K. na kolejích.....	54
3.3. Cyklus kreseb .....	56
3.3.1. Vyšehradský železniční most .....	58
3.3.2. Bechyňský sdružený most .....	59
3.3.3. Semmering (Rakousko).....	61
3.3.4. Most přes Öresund (Kodaň, Dánsko/Malmö, Švédsko) .....	64
3.3.5. Ježkův vlečkový most (Blansko) .....	65
Závěr .....	68
Seznam použité literatury.....	69

## Úvod

Železniční prostředí mi připadá fascinující již dlouho. Má mnoho tváří a fascinuje mnoho lidí již od svého vzniku. Je místem pohybu mnoha osob, zboží i uniformovaných zaměstnanců. Supící kolos ženoucí se krajinou nemohl uniknout pozornosti tvůrců mnoha generací, ať už se jednalo o výtvarníky, literáty nebo příznivce filmu.

V teoretické části naleznete výběr umělců, respektive skupin umělců, jejichž oblíbeným námětem byla právě železnice. V první kapitole pojednávám převážně o výtvarném umění, druhá kapitola je zasvěcena filmu. V této teoretické části se odkazuji na následující dvě části, tedy didaktickou a praktickou.

Didaktickou část jsem realizovala na víceletém gymnáziu a na kroužku keramiky (první stupeň základní školy). Výsledky práce můžete ve větší kvalitě vidět na přiloženém CD. Výuka na gymnáziu proběhla v rámci pedagogické praxe, zatímco kroužek keramiky si již několikátým rokem vedu sama.

Autorská část obsahuje informace o mé vlastní tvorbě, která je přiložena. Jedná se o knihu K. na kolejích na motivy divadelní hry Švestka Járy Cimrmana, leporelo O(b)drazy, obsahující fotografie z jedoucího vlaku a cyklus kreseb o rozměrech 65 x 50 cm, zachycující železniční viadukty.



# 1. Teorie

## 1.1. Historie

Úvodem bych ráda zmínila několik umělců, respektive skupin umělců, jejichž stěžejním tématem tvorby byly nebo jsou právě vlaky. Železnice je ve svém původním účelu především dopravním prostředkem, kde se vyskytuje obrovské množství cestujících, zaměstnanců, ale i jiných přepravovaných objektů. Železnice má a vždy měla svou vlastní atmosféru, která je natolik výjimečná, že nemohla uniknout zájmu různých umělců. A není čemu se divit – neznám snad nikoho, na koho by neudělal dojem vlak letící krajinou nebo neskutečný pískot brzd přijíždějícího vlaku, který musíme poslouchat jako cestující čekající na perónu. V minulosti pak funící parní lokomotiva, valící se pod obrovskými oblaky dýmu. Ta fascinace probíhá napříč generacemi, ale i v průběhu života jedince – od století páry po dnešní vysokorychlostní dráhy, od dětí po seniory. Je to téma, které přímo vybízí k opakovanému uměleckému ztvárňování. Nabízí mnoho různých atmosfér, nálad, barev, zvuků, vůní,...

### 1.1.1. Futuristická fascinace rychlostí

Vzhledem k tomu, že železnice je obrovským industriálním kolosem, přímo se nabízela jako téma právě pro futuristy. Fascinace tvůrců vším novým, rychlým a hlučným přímo odpovídá představě funící a pískající parní lokomotivě, ženoucí se krajinou či městem – jeden ze symbolů pokroku a síly techniky té doby.

*V květnu 1915 Itálie vyhlásila válku Rakousku-Uhersku a v srpnu následujícího roku i Německu. Futurističní umělci, především Filippo Tommaso Marinetti, po vstupu Itálie do*

*války nejen toužili, ale ve svých heslech, manifestech i ve svém umění ho přímo požadovali. Oslava násilí a boje byla už od počátku mezi nejdůležitějšími základy hnutí, které vstupem do první světové války dosáhlo jednoho ze svých cílů. Téměř všichni umělci hlásící se k futurismu glorifikovali válku a její důsledky. Některé motivy jako pancéřový vlak nebo italští kopiníci se v jejich díle stále znova opakují.*<sup>1</sup>

Jako konkrétní příklad tvůrce jsem vybrala Gina Severiniho, kterého považuji za typický příklad tvůrce tohoto uskupení. Přímou v jeho tvorbě se nachází i právě zmiňovaný vlak pádící krajinou. Naprosto přesně tedy vystihuje zástupce futuristů, fascinované kolosem vlaku, řítícím se krajinou, či jakoukoliv jinou technikou.

*Ještě před vstupem Itálie do války Marinetti v dopise z 20. prosince 1914 vyložil Ginovi Severinimu, žijícímu tehdy v Paříži, jak lze malovat válečné dění: „Boccioni a Carra se mnou souhlasí a domnívají se, že je možné dosáhnout obrovských uměleckých inovací. Vyzýváme tě proto, abys v Paříži výtvarně podporoval válku a její ohlas. Pokus se žít válkou výtvarně, studovat ji ve všech jejích nádherných mechanických formách (vojenské vlaky, opevnění, ranění muži, ambulance, nemocnice, přehlídky atp.)... Využij války ve svůj prospěch, připoj se k protigermánským náladám, které se zmocňují Francie.“*

Severini se v době vstupu Itálie do války nacházel v Římě. Okamžitě se však vrátil do Paříže, kde vznikla řada obrazů zachycujících mechanické aspekty války. V lednu 1916 Severini představil v Paříži cyklus obrazů pod titulem „První futuristická výstava umění a války“.

---

<sup>1</sup> MARTINOVÁ, Sylvia. *Futurismus*. první vydání. Praha: Slovoart, 2006, s. 80. ISBN 978-80-7209-874-3.

*Vlak Červeného kříže projíždějící městem (Train de la croix rouge traversant un Village) do tohoto cyklu patří. Představuje zásobovací vlakovou soupravu, opatřenou francouzskou trikolorou, jak pádí veselou a pestrou krajinou na okraji města. Vlak, louky, pole a domy jsou rozděleny do navzájem se prostupujících geometricko-kubistických fragmentů: fasády prořezávají vlakovou soupravu a hřebeny střech tvoří část oblaku páry vypouštěného lokomotivou.*

*Z hlediska stylu se tehdy Severini nacházel ve fázi přechodu z futuristického vyjadřování do kubistického. Čistý kubofuturistický malířský koncept byl v této době výborným prostředkem propagace války z nezaujatého úhlu pohledu.<sup>2</sup>*



Obr. 1 - Gino Severini – Vlak Červeného kříže projíždějící městem (1915, olej na plátně, 88,9 x 116,2 cm, New York, Solomon R. Guggenheim Museum)

---

<sup>2</sup> MARTINOVÁ, Sylvia. *Futurismus*. první vydání. Praha: Slovoart, 2006, s. 80. ISBN 978-80-7209-874-3.

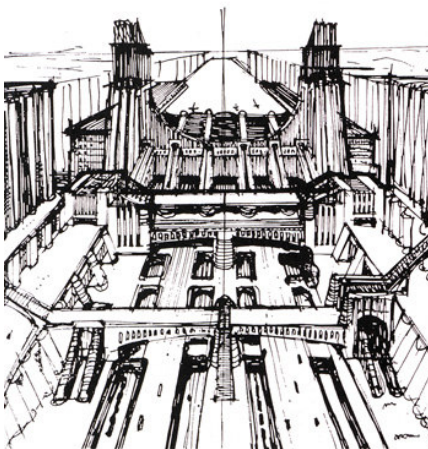
Válečné nadšení futuristů před začátkem války se nám s odstupem času a se zkušenostmi, které následovaly, připadá zcela iracionální. Není cílem této práce rozebrat, kolik lidského utrpení se během každé války stane. Není ani cílem odsoudit jedince, kteří se do války před jejím začátkem nadšeně hnali. Přesto jsem vybrala v části 1.2. (Prostředí železnic ve filmu) hned dva filmy, které mají s válečnou vřavou co dočinění a nahlíží ji z opačné strany – vidí utrpení lidí, které válka zasáhla. Prvním zmíněným filmem jsou Ostře sledované vlaky, kde hlavní hrdina zemře právě kvůli válce. Druhým filmem je Alois Nebel, který se sice neodehrává přímo ve válečné vřavě, ale vykresluje hlubokou psychickou újmu, kterou má člověk, který měl s válkou co dočinění.

Vybrala jsem tedy záměrně tato tři díla – v každém hraje vlak důležitou roli, každé má souvislost se světovými válkami a každé k nim má diametrálně odlišný vztah (časově i pocitově).

Futurismus se však nezabýval výhradně válkami, jeho fascinace technikou se projevila také v architektuře. I v tomto odvětví se železniční prostředí objevuje jako důležité téma. Jako zástupce jsem vybrala Antonia Sant' Elia (1888 – 1916):

*V letech 1900 – 1905 studoval na Technické škole, potom na stavebním institutu G. Castelliniho v Comu, kde vykazoval mimořádné schopnosti v architektonické kresbě. Pro architekta Cantoniho vytvořil několik projektů fasády nového centrálního nádraží v Miláně. V letech 1912 – 1914, kdy patrně už byl spojen s futuristy nebo aspoň znal jejich ideje (což nebylo při jejich skandálních vystoupeních a široké publicitě nic zvláštního), pracoval soustředěně na sériích architektonických kreseb, které pak vystavil v květnu r. 1914 na výstavě skupiny Nové tendence pod názvem Nové město. Právě tyto kresby (k realizaci nedošlo pro krátkost Sant' Eliovy životní dráhy) zajistily autorovi významné*

*místo v dějinách moderní architektury. Kromě kreseb zveřejnil v katalogu Poselství, v němž seznamuje veřejnost se svými představami o nové architektuře. Poselství bylo brzy nato rozšířeno, přepracováno a publikováno pod jménem Sant' Eliovým jako Manifest futuristické architektury. Je jisté, že Manifest přerůstá v mnohých bodech futuristický program a obsahuje téměř všechny myšlenky, které se později stanou základem vývoje celé moderní architektury. Mimo jiné jsou zde nové urbanistické myšlenky, představ „futuristického města“ s věžovitými domy a rychlovýtahy, s dopravou v několika úrovních, s rampami a pohyblivými chodníky.<sup>3</sup>*



Obr. 2 - Antonio Sant' Elia – Nádraží a letiště (1913 – 1914, kombinovaná technika, papír)

Mnohé z myšlenek Antonia Sant' Elia bezesporu nalezneme i v dnešních městech. Vzhledem ke komplexnosti jeho myšlenek se zabýval právě i dopravou. Jak vidíte na obrázku výše, ani nádraží ve svých plánech neopominul. Více z architektury železnic naleznete v praktické části (3.3. Cyklus kreseb), kde jsem se zabývala železničními mosty.

---

<sup>3</sup> KONEČNÝ, Dušan. *Futurismus*. první vydání. Praha: Odeon, 1974, s. 31 - 32.

### 1.1.2. Skupina 42

*Ivan Blatný*

*Skupina 42*

*Tam za červenou zdí pták poskakuje v rose,*

*rezaví starý plech a vlaky jezdí v dál.*

*Libeňský plynojem jak od Františka Grosse,*

*libeňský plynojem , jak Gross jej maloval.*

*Poupě se usmívá jak Amélie z vany,*

*Vlastimil Fiala přichází z modrých hor,*

*a v pražské tramvaji, tak jako od Smetany,*

*František Povolný čte nový Minotaur.*

*Po Plotní ulici jde malé dítě plačky*

*a kluci hrají si na náspu šíbovačky,*

*z továren spěchají dělníci navečer.*

*Listonoš přinesl mé dámě hlávku zelí;*

*posílat mýdlo, koks a uhlí na hotely,*

*a poslat Adeline kytici pavích per.*

*Teige se nezlobí a bude velká fúze,*

*Teige se nezlobí a bude velký den,*

*František Hudeček se vrací z noční chůze.*

*Seifert je okouzlen obrazy Toyen.*

*Má stará Rakouska, mé staré Vídně všechny!*

*Lukáš a feldkurát se sešli při víně,*

*Lukáš a feldkurát a Jindřich Calupecký,*

*Na Školním náměstí navečer v Karlíně.*

*Eduard Kohout jde, má na Kampě své schody,*

*Jaroslav Kvapil jde, Rusálka zpívá z vody,*

*tam, za červenou zdí, pták used na mříž.*

*Brassai má koleje, Lhoták má koňskou dráhu,*

*Teige má lunapark a Skupina má Prahu,*

*Prévet má vlhké zdi půlnoční Paříže.<sup>4</sup>*

---

<sup>4</sup> BLATNÝ, Ivan. *Stará bydliště*. Druhé vydání. Praha:

Petrov, 1992. s. 60 - 61

Pro představení Skupiny 42 jsem vybrala tuto báseň, po jejíž přečtení není pochyb, jak moc byla Skupina 42 spojena s životem ve městě. Dalším důvodem, proč jsem vybrala tuto ukázkou je prokázání všestrannosti skupiny (tvorba nejen výtvarná, ale i literární, různorodost námětů jednotlivých tvůrců). Dále jsou zde zmíněna nejdůležitější jména skupiny, která nelze nezmínit. O každém z nich by se dala napsat spousta textu, ale to není smyslem této práce.

Já jsem si vybrala jako zástupce Kamila Lhotáka, jelikož ho považuji za typického zástupce, který se nenechal skupinou nijak zvlášť formovat, ale pracoval v jejím duchu z přesvědčení. Charakter a smysl skupiny pěkně vystihuje jeho dopis Jindřichu Chalupskému (21. 1. 1943):

*Tedy především: nejsem člověk skupinový. Slova jako skupinová kázeň, skupinová ustanovení atd. mne doslova děsí. Domníval jsem se, že skupina bude neobyčejně volné sdružení, jemuž byste předsedal. Dle mého názoru formulací programu, a řekl bych, vytyčením objektů vhodných k malování (město) stalo se to školou. Namítnete mi, že já sám dělám totéž, oč usiluje skupina. Ale chtěl bych to dělat bez přímusu, který mi hrozně vadí. Čemu říkám „skupinový přímus“: Malovati obrazy takové, které se shodují s programem, jak byl (byť prý později v širších mezích) stanoven. Čili, je tu nebezpečí, že vznikne známé nebezpečí – „malování pro skupinu“ a contrario malování pro sebe. Z toho mi jde ještě pořád hlava kolem a prominete mi, nechápu, nač je skupinová kázeň.*

*A tak, prosím, to jsou body, které mne dělí od Vaší skupiny. Nemohu se ztotožnit s malováním dle programu, to mi prominete. Je známo, že skupina jakožto celek může některým obrazům odepřít své placet pro výstavu. Oprávněnost tohoto opatření je samozřejmá – ano, ale není-liž to právě kořen zla? Takto Vám budou vznikat samé obrazy*

*pro skupinu, tj. takové, které budou udělaný proto, aby dostaly to placet. Znáám hrozně malebné (tj. malovatelné) věci a osoby, které při vší své skutečnosti působí groteskně. Třeba by, uvedeny na obraze, nedostaly placet. Namítnete mi, že by došly souhlasu, jen kdyby... – Pravíte, že malovati se může vlastně všechno, jenže... Ano – já vím, co Vy chcete: Vy chcete vidět pravé malování dvacátého století: Malování hrozné, děsivé, něžné, dojemné, tragické, prohnané, směšné, velebné, odporné, vzácné, bezohledné, jemné, surové, pravdivé, slabomyslné, důkladné, nejasné, inteligentní, průhledné, zatemněné, řvoucí, fičící, rozedrané, pojízdné, složité, lidské, tajemné, zahanbené a vznášející se.*

*Takové malování nemá jediný společný znak. A přece cítím, že vlastně má něco společného Vy to víte nejlépe, že ve své malé zahrádce jsem se vždy snažil vypěstovat květinu, která by byla taková... nu: hrozná, děsivá, něžná, dojemná, tragická, prohnaná, směšná, velebná, odporná... pojízdná... a vznášející se. A jestli se mi to podařilo, nevím. Ale vynasnažím se, abych to dokázal.<sup>5</sup>*

V dopise se dozvídáme poměrně hodně informací o tvorbě skupiny 42. Jaká by tvorba měla být... Nabízí se srovnání s předchozí skupinou futuristů, se kterou se v některých přívlastcích shoduje - malování hrozné, děsivé, tragické, bezohledné, surové, pravdivé, důkladné, zatemněné, řvoucí, fičící, rozedrané, pojízdné, složité, tajemné,... Z tohoto výběru je evidentní, že měly tyto dva proudy cosi společného. Přesto můžeme najít značné množství rozdílností, které jsou patrné na první pohled. Nadšení technikou vyprchalo, stala se součástí každodenního života. A tak byla i zobrazována. Nebyla již

---

<sup>5</sup> PEŠAT, Zdeněk a Eva PETROVÁ. *Skupina 42*. první vydání. Brno: Atlantis, 2000, s. 115. ISBN 80-7108-209-0.



ústředním tématem, přesto z obrazů nezmizela, naopak v nich i nadále hrála důležitou roli.



Obr. 3 - Kamil Lhoták – Vstříc osudu (Příjezd vlaku do nádraží), 1948, olej, plátno, 95 x 110, Oblastní galerie v Liberci

Z díla Kamila Lhotáka jsem si oblíbila Příjezd vlaku do nádraží. V obraze nahlížíme na přijíždějící vlak a dění kolem. Nahlížíme píši proto, že vše vidíme z nadhledu a stojíme mimo veškeré dění. Scénka, která se každý den několikrát opakuje, patří do krajiny jako cokoli jiného. Vlak, lidé, dým, stejně jako domy nebo elektrické vedení. Vidíme běžnou městskou scénérii, která se týkala každého, kdo v té době žil. Je podána ve světlých barvách, které naznačují příjemný den a z obrazu pak mám pocit, že vše běží přesně tak,

jak má. Podobně jako většina Lhotákových obrazů. I takto běžné scény však uměl Lhoták pojmout neobvykle a osobitě.

### 1.1.3. Radana Lencová

Prostředí železnic není cizí ani současným tvůrcům. Častěji jsou však inspirováni procesem cestování, jako takovým. V minulosti umělce vlaky a železniční prostředí zajímalo daleko více zvenčí, pro svůj industriální vzhled, mohutnost, pískání, drnčení a dým. Jejím nejznámějším projektem, na kterém se podílela, je písmo Comenia Script, které se možná brzy začne rozšiřovat v našich základních školách.

Radana Lencová mne inspirovala pro tvorbu leporela v praktické části (3.1. Cyklus odrazů).

Konkrétně její autorská kniha „Louny – Praha, Praha – Louny aneb cesta tam a zase zpátky“. <sup>6</sup>



Obr. 4 - Louny – Praha, Praha – Louny aneb cesta tam a zase zpátky (oboustranné leporelo s fotografiemi pořízenými z jedoucího vlaku (VŠUP 1998))

---

<sup>6</sup> LENCOVÁ, Radana. Comenia Script. In: *Www.lencova.eu* [online]. 2010 [cit. 2013-11-24]. Dostupné z: [http://www.lencova.eu/cs/uvod/comenia\\_script/comenia\\_script\\_pismo](http://www.lencova.eu/cs/uvod/comenia_script/comenia_script_pismo)

## 1.2. Prostředí železnic ve filmu

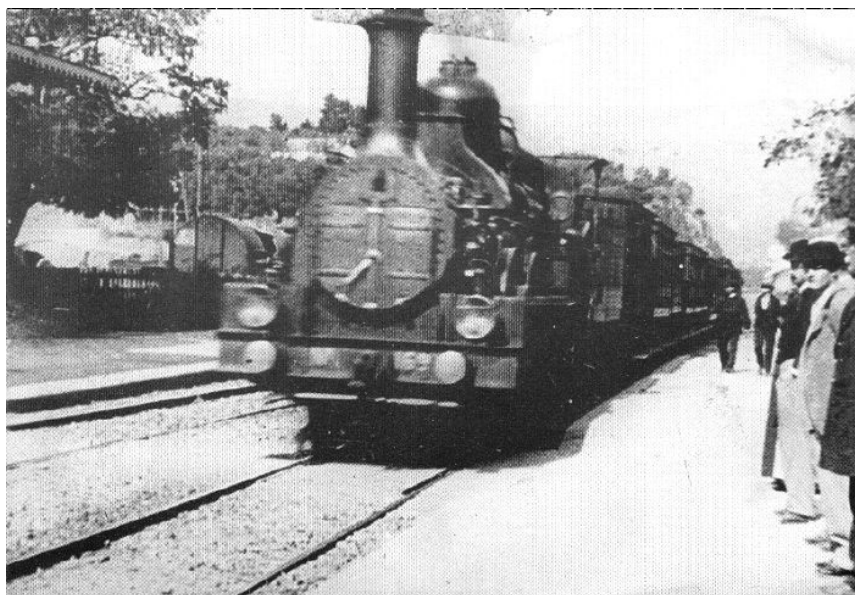
Vlaky patří k mnoha filmům naprosto neodmyslitelně. A to buď v hlavních rolích nebo jako tvůrci atmosféry a přiblížení místa a doby, do které se ve filmu přenášíme. Mnohé scénáře by se bez vlaků vůbec neobešly. Z této záplavy jsem vybrala čtyři filmy, které reprezentují různá období, ve kterých vznikaly. Bylo těžké některé filmy vynechat (jako třeba Hlídač č. 47 nebo legendární Přednosta stanice s neopakovatelným Vlastou Burianem).

### 1.2.1. Bratři Lumierové – Příjezd lokomotivy na nádraží

Od roku 1888 vznikaly první pokusy o veřejná promítání připomínající film. K opravdovému filmovému zážitku však ještě musel uplynout poměrně dlouhý čas a mnoho nezdařilých pokusů. Pak přišly však časy úspěšnější a v prvním úspěšném veřejném promítání si zahrál hlavní roli vlak. Vlaky tak byly u samotného zrodu kinematografie - pravděpodobně jako symbol rychlosti a pokroku. Byl to Lumierův kinematograf, který sklízel úspěchy svého kinematografu od 28. prosince 1895 v Grand Café na pařížském bulváru Kapucínů.

*Louis Lumiere, který s otcem a bratrem řídil velkou továrnu na fotografické výrobky v Lyonu, zahájil svou činnost poté, kdy se ve Francii objevily první kinetoskopy (1894). Po rozličných veřejných představeních, pořádaných od března 1895, dal Lumiere vyrobit v Carpentierových dílnách svůj kinematograf, jenž byl zároveň kamerou, projektorem a kopírkou; vytvořil tak přístroj značně dokonalejší než byly přístroje jeho soupeřů. Jeho technická dokonalost a senační novost filmových námětů zajistila mu všeobecné vítězství.*

*Desítky promítačů, které zacvičil Louis Lumiere, rozšířily jeho přístroj po celém světě, vnucující většině obyvatel zeměkoule slovo kinematograf (či jeho odvozeniny ciné, cinéma, kino atd.) k označení nové podívané.*



Obr. 5 – záběr z filmu Bratří Lumierů – Příjezd lokomotivy na nádraží

*Louis Lumiere byl fotografem a k tomu, aby sestrojil svůj kinematograf, nepotřeboval studovat dlouho zootropy. Jeho filmy měly původní rys: byly to systematicky vytvářené „ožívající fotografie“.*

*Jeho nejslavnějším a nejčastěji napodobovaným filmem byl Příjezd vlaku (Arrivée d'un train) a Pokropený kropic (Arroseur arrosé), obsahují v zárodku možnosti příštího velkého vývoje kinematografu.*

*Po technické stránce se Lumierovi kameramani zasloužili o důležitý přínos: o první triky a první jízdy kamerou. Přínos Louise Lumiere a jeho kameramanů je značný. Ale lumierovský*

*realismus, který zůstává do jisté míry mechanický, upírá filmu jeho základní umělecké prostředky.*

*Po osmnácti měsících ztratila veřejnost o kinematograf zájem. Ryze popisné schéma ožívajících, jednominutových fotografií, jejichž umění se omezovalo na výběr námětů, na rámování a osvětlení, zavedlo film do slepé uličky. Aby z ní vyšel, musel se naučit vyprávět příběh, používat prostředků nejbližšího umění – umění divadelního. To učinil Georges Méliès.<sup>7</sup>*

Zážitek z prvního příjezdu vlaku v kině musel být pro diváky ohromující. Lidé, kteří nikdy pohyblivé obrázky neviděli, věřili obrazu natolik, že opouštěli svá sedadla ve strachu z toho, že vlak ve vší své síle vyjede z obrazu. Kamera se stala zástupcem diváka a dokázala mu zprostředkovat zážitek velice přesvědčivě. Louis Lumiere zde využil prvních triků s kamerou, která v jednom filmu obsáhla velké detaily i celek a záběry do nekonečna. Záběry zatím nejsou od sebe navzájem odděleny střihem, kamera zůstává na svém místě a pohybují se pouze zabírané objekty. Tyto efekty byly ve své době přelomové a i tak dobře známý děj, jako blížící se a zastavující vlak na rušném nádraží plném lidí, sklidil u obecnstva veliký úspěch.

---

<sup>7</sup> SADOUL, Georges. *Dějiny filmu: Od Lumiera až po doby současné*. první vydání. Praha: Orbis, 1958, s. 16 - 24

### 1.2.2. Frigo na mašině (The General)

Již podle samotného názvu filmu je jasné, proč byl zařazen do tohoto výběru. Ano, je jedním z nejslavnějších filmů své doby, s fantastickým dějem a milým humorem.

31. 12. 1926, 8 cívek

*Režie: Buster Keaton a Clyde Bruckmann*

*Obsazení: Buster Keaton, Marion Macková, Glen Cavender, Jim Farley, Frederick Vroom, Charles Smith, Frank Barnes, Joe Keaton<sup>8</sup>*

*Pravé jméno filmového Friga je Buster Keaton. Byl to music-hallový komik, který začínal ve filmu jako partner Fattyho a který založil svou komiku na nehnutě strnulé tváři. „Muž, který se nikdy nesměje“ byla jedna z podmínek jeho smlouvy a znamenala, že se „nezasměje“ ani ve svých filmech, ani kdekoliv před veřejností. Jeho neochvějná chladnokrevnost byla v příkrém rozporu s nezvyklými situacemi, do nichž ho stavěli jeho „gag-meni“<sup>9</sup>. A při tom myslel vždy jen na sebe. Poněvadž ani Frigo, právě tak jako Chaplin, nevynikal zvláštní tělesnou silou, spoléhal se vždy spíše na štěstí a důvtip, přesvědčen o nesmyslnosti světa a života, ochotný vyrovnat se a překonat každou překážku. Frigo se ve svých filmech dostával neustále do konfliktu s vlakem či s děly.<sup>10</sup>*

---

<sup>8</sup> KEATON, Buster a Charles SAMUELS. *Můj nádherný svět grotesky*. první vydání. Praha: Šulc a spol., 1993, s. 262. ISBN 80-85636-06-9.

<sup>9</sup> Gag, veseloherní nápad. Výrobci amerických filmových grotesek a veseloher zaměstnávali tak zvané „gag-meny“, jejichž jediným úkolem bylo vymýšlet veseloherní nápady a groteskní situace podle okamžitých potřeby autorů scénářů.

<sup>10</sup> SADOUL, Georges. *Dějiny filmu: Od Lumiera až po doby současné*. první vydání. Praha: Orbis, 1958, s. 180.

Buster Keaton je evidentně nezastupitelnou postavou ve vývoji filmu. Jeho výraz nikdy se nesmějícího muže se později pokoušelo napodobit spousta dalších osobností. Keaton však zůstal jedinečným. Do svého filmu však kromě neopakovatelného výrazu tváře přinesl také krásnou starou lokomotivu, která v té době byla málem zapomenuta. Na takové mašině pak předváděl neopakovatelné kousky s takovou samozřejmostí, že oslavil triumfální příjezd svého Generála do srdcí diváků.

Ve filmu najdeme základy, na kterých stojí filmy dodnes. Vidíme zde lásku, zklamání, napětí, rychlost, hrdinství i šťastný konec. Frigo, zamilovaný do krásné Annabell a zároveň do lokomotivy Generála, řeší na začátku odmítnutí. Nevzdává se však a svou vytrvalostí, důvtipem a štěstím dobude všeho, po čem od začátku toužil – srdce své milé Annabell, úspěchů ve válce Severu proti Jihu i záchrany Generála. Film nemá složitý děj, je však oživen nespočtem groteskních nenapodobitelných situací. Frigova šikovnost při zacházení s lokomotivou je až neskutečná, některé jeho kousky se zdají být až kaskadérské. Divákovo napětí však střídají výbuchy smíchu a z filmu si tak divák odnáší jen ty nejlepší dojmy.

*Válka severu proti jihu je vypověděna a Johnny Gray, povzbuzen sladkýma očima své krásy, spěchá pod prapory vlasti. Je však odmítnut s poukazem, že na své lokomotivě prospěje Jihu lépe a účinněji. Krásná Annabella ho však zahrne opovržením, považujíc ho za zbabělce. Tu se v nešťastném Johnnym nezadržitelně probouzí dřímající hrdina.*

*Na lokomotivě pronásleduje nepřátelského kapitána, který se zmocnil obou lásek - "Generála" i Annabell. Tato zoufalá honba poskytuje Johnnymu příležitost k tisícerým báječným kouskům vtipným a komickým, které diváka udržují v ustavičném údivu. Johnny vnikne až do domu, v němž se radí nepřátelský štáb, vyslechne plán rozhodujícího úderu,*



*unikne s Annabellou, zajatou jako rukojmí a odvděčuje se svým pronásledovatelům za četné nástrahy a léčky tím, že triumfálně vjíždí na svém "Generálu" do tábora Jižanů, aby je včas zpravil a varoval. Po vítězné bitvě je Johnny za odměnu povýšen na poručíka.*

*Tak se stane, že vymění svůj usmolený, odřený a nevzhledný kabát za elegantní kabátec poručíka, což ho samozřejmě učiní v očích sladké Annabelly neodolatelným.*<sup>11</sup>



Obr. 6 – záběr z filmu Frigo na mašině

### 1.2.3. Ostře sledované vlaky

Bohumil Hrabal ve své novele *Ostře sledované vlaky* dokázal fantasticky vystihnout atmosféru období protektorátu. V této nelehké době se hlavní postava, Miloš Hirma - muž na prahu dospělosti, stává železničářem na malé stanici. Podle této nepříliš dlouhé novely

---

<sup>11</sup> Frigo na mašině. In: Filmová databáze [online]. 2013 [cit. 2013-11-11]. Dostupné z: <http://www.fdb.cz/film/frigo-na-masine/popis-obsah/7787>

naotčil Jiří Menzel legendu mezi českými filmy. O značné hodnotě tohoto filmu svědčí především Oscar za nejlepší cizojazyčný film roku 1967. Železnice v tomto filmu hraje též velmi důležitou roli. Je zde evidentní, jak důležitá pro tehdejší společnost byla. Na konci má dokonce i zásadní roli na poli válečném.

*Bohumil Hrabal – před listopadem 1989 byl polobohem. Obdivovaným spisovatelem schopným vyloudit úsměv a zároveň říci cosi důležitého. Patřil k těm, jejichž doma nepublikované stránky se opisovaly na stroji a posílaly dál. Jeho redigované knihy oficiálně vycházely v padesáti, osmdesátitisícových nákladech. Nacházel čtenáře v Evropě i v Americe. Svět pochopil, že Bohumil Hrabal vypovídá o člověku jako nikdo před ním. Praha tak po Haškovi a Kafkovi vyslala na oběžnou dráhu další literární hvězdu, která osvítila modrou planetu.*

*Obdivoval jsem jeho lásku k člověku, schopnost vidět detaily, které druhým unikají. Teprve v létě 1989 jsem se odhodlal napsat o jeho prózách; v nakladatelství Československý spisovatel vyšly ve stodevadesátitisícovém (!) nákladu jeho Tři novely, které nabídly Ostře sledované vlaky, Taneční hodiny pro starší a pokročilé a legendou opředenou prózu Obsluhoval jsem anglického krále. To si už jejich autor nesl na zádech dobré i zlé posbírané během životní a literární potě světem.*

*V roce 1941 nastoupil do služby v železniční stanici Kostomlaty u Nymburka. Pracoval jako skladník, dělník na trati, před koncem války po absolvování kursu v Hradci Králové dostal červenou čepici a plácačku – stal se výpravčím. (Odtud inspirace Ostře sledovaných vlaků).<sup>12</sup>*

---

<sup>12</sup> CINGLER, František. *Tři osudy*. první vydání. Praha: Erika, 2004, s. 107 - 156. ISBN 80-7190-434-1.

Bohumil Hrabal byl prototypem hrdiny. Jeho život byl plný radostných vzestupů a úspěchů. Ty však na druhé straně byly vykoupeny obrovskými pády a odmítnutími, když právě nepřišel svou tvorbou vhod vyšší moci. Ale i přes tyto dílčí neúspěchy tvořil dál a jeho tvorba kolovala mezi jeho skalními příznivci, což ho opět vyneslo do nebeských výšin.

*Již v surrealistickém období je inspirován románem Reného Crevela Těžká smrt (autor skončil sebevraždou) a po vzoru biblického Kaina hodlá oslovit Boha třeba i urážkou. V témže duchu líčí sebevražedný pokus mladého výpravčího v próze Legenda o Kainovi (1949), která byla později rozšířena v novelu Ostře sledované vlaky (1964). Hra se smrtí je navenek motivována eroticko-sexuálním selháním, ale ve skutečnosti je výrazem pochyb a rozpolcenosti duševního Já. (Podle vlastního vyjádření se však Hrabal tehdy o sebevraždu nepokusil.)<sup>13</sup>*

Osobnost Bohumila Hrabala se samozřejmě v novele a ve filmu značně odráží. Není těžké jeho osobnost spatřit v Miloši Hrmovi, který se na konci příběhu stane opravdovým mužem a hrdinou.

Tři krátké ochutnávky z Ostře sledovaných vlaků:

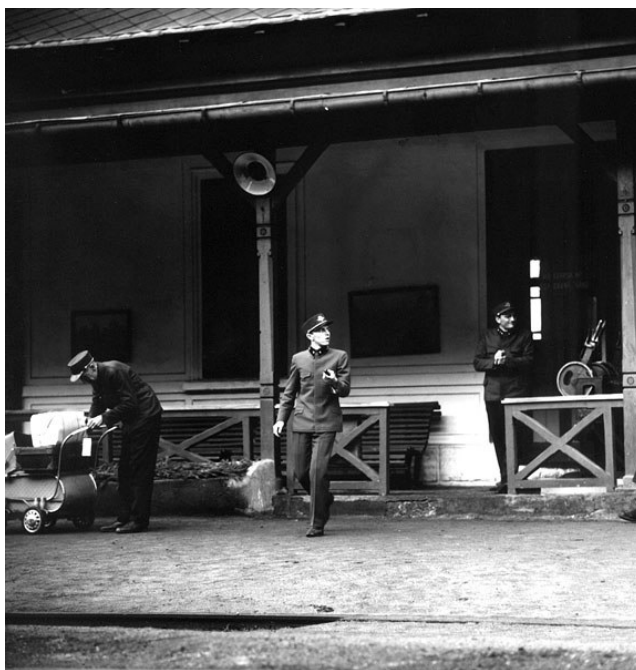
*Tenhleten rok, rok pětáctýřicet, Němci už neovládali prostor nad naším městečkem. Natožpak nad celou krajinou, zemí. Hloubkaři narušili dopravu tak, že ranní vlaky jezdily v poledne, polední večer a večerní za noci, takže se někdy stalo, že odpolední vlak přijel podle jízdního řádu na minutu včas, ale to bylo tím, že to byl čtyři hodiny opožděný dopolední osobák.*

---

<sup>13</sup> PYTLÍK, Radko. *Záhady literárního světa: psychologické a detektivní příběhy*. první vydání. Praha: XYZ, 2009, s. 12 - 13. ISBN 978-80-7388-119-1.

*Přesně o půl osmé vstoupil do dopravní kanceláře pan přednosta. Vážil skoro metrák, ale ženské o něm říkaly, že tančí neuvěřitelně lehounce. Vlasy si česal tak, že je od levé strany přes pleš hnal na stranu pravou, a od pravé strany je od ucha hnal přes pleš na protistranu. Avšak když někdy jen tak kráčel po perónu, jak vítr vál, odchlipoval a zvedal mu ten gotický oblouk jeho vlásků.*

*„Pamatujete se, jak nám spadlo rameno semaforu? Jak projížděla ta rychlíková raketa? Víte co? Já to udělám taky tak. Vylezu na ten semafor a shora, takhle se vykloním a upustím tu třaskavku na prostřední vagón a potom zase slezu a budeme se dívat, co to bude dělat... Kde je ten náš ostře sledovanej transport?“<sup>14</sup>*



Obr. 7 – záběr z filmu *Ostře sledované vlaky*

---

<sup>14</sup> HRABAL, Bohumil. *Tři novely*. první vydání. Praha: Československý spisovatel, 1989, s. 11 - 71. ISBN 80-202-0059-2.

#### 1.2.4. Alois Nebel

Poslední film jsem vybrala jako ukázkou současné tvorby, ale také jako ochutnávku animovaného filmu. Druhou ochutnávku animace najdete v didaktické části mé diplomové práce (kapitola 2.2 – běžné ZŠ), kde jsme krátkou ukázkou animace vytvářeli s žáky na kroužku keramiky.

Alois Nebel představuje velice zvláštní osobnost. Je samotářem z donucení – tedy spíše osamělý a tichý. Zalezlý v Jeseníku a opuštěném pohraničí, utápí se ve svých vzpomínkách a myšlenkách. Na mě jako diváka působí jako milý a pečlivý člověk. Jako typicky kladná postava se dočkal i štěstí, které ho potkalo v Praze v podobě lásky. Celý příběh je podtržen fantastickým zpracováním – nebyl by ani zdaleka tak hluboký, kdyby byl film hraný. V animaci je zpracováno bezpočet detailů, které tvoří úchvatný celek, podpořený velice citlivou prací se zvukem. Práce se zvukem je o to výraznější, že film není příliš bohatý na dialogy. O to více můžeme slyšet brzdících vlaků a kapek deště.

*Příběh filmu začíná na podzim roku 1989 na železniční stanici Bílý Potok v Jeseníkách, kde slouží jako výpravčí Alois Nebel (Miroslav Krobot). Nebel je tichý samotář, kterého čas od času přepadne podivná mlha. Nejčastěji se mu v ní zjevuje Dorothe (Tereza Voříšková), oběť násilného odsunu Němců po 2. světové válce. Šedivé dny na nádraží v Bílém Potoce na sklonku socialismu líně plynou, výhybkář Wachek (Leoš Noha) společně se svým otcem (Alois Švehlík) kšeftují s důstojníky sovětské armády. Poklidnou atmosféru naruší jednoho dne Němý (Karel Roden), který překročí hranice se sekýrou v ruce, aby pomstil svoji matku. Halucinace nakonec Nebela přivedou do blázince a přijde o místo výpravčího. Vydá se do Prahy hledat jinou práci u dráhy a na Hlavním nádraží najde svou životní lásku, toaletářku Květu (Marie Ludvíková). Nebel se rozhodne vrátit zpátky do hor, aby se znovu*

*setkal s Němým a souboj s temnými stíny minulosti dovedl do konce. (oficiální text distributora)*

*Oč více se snímek drží při zdi, pokud jde o zjevnou dramatickост, o to intenzivněji vtahuje do sugestivního světa plného mlh, jízdnic řádů a postav obtěžkaných životními traumaty a zkušenostmi. Zatímco znalost prostředí železnice a láska k ní umožňuje tvůrcům vtáhnout diváka do jedinečného světa vlaků, pomocí specifické animace a sugestivní zvukové stopy se daří vlákat ho také do obrazu jesenického pohraničí, který je tak jedinečný, až se chce říci, že jinde by se podobný příběh jednoduše nemohl odehrát. (MFF Karlovy Vary)*

*Film je adaptací stejnojmenné úspěšné komiksové trilogie autorů Jaroslava Rudiše a Jaromíra 99.<sup>15</sup>*

*Když se zeptáte režiséra Tomáše Luňáka, o čem je jeho filmový debut Alois Nebel, odpoví poetickým příměrem: „Je to příběh rána, kdy mlha postupně opadá, a my můžeme zahlédnout krajinu.“ Jeho reakce se částečně vztahuje k motivu naděje, která se objevuje na konci příběhu titulního hrdiny. Naznačuje ale i to, že největší devízou dlouho očekávaného snímku, který se už s příznivými ohlasy promítal na významných přehlídkách v Benátkách a Torontu, je skutečně uhrančivá, lyrická atmosféra. Už když v prvních záběrech protne tmou na plátně čelní světlo lokomotivy a pomalu začne osvětlovat krajinu kolem sebe, začne být jasné, že minimálně vizuálně půjde o mimořádný zážitek.*

*Dvaadvacetiměsíční práce desítek animátorů sklídila ovoce. Černobílá rotoskopická animace, vznikající překreslením původně hrané akce, je efektní a maximálně účinná.*

---

<sup>15</sup> Alois Nebel [online]. 2011 [cit. 2013-11-17]. Dostupné z: <http://www.csfd.cz/film/242734-alois-nebel/>

*Tvůrcům dovolila vyplát každý detail a pohrát si se světlem a stínem ve stylu klasických filmů noir.*<sup>16</sup>



Obr. 8 – záběr z filmu Alois Nebel

---

<sup>16</sup> *Když opadá mlha* [online]. 2011, 29. 9. [cit. 2013-11-17]. Dostupné z: <http://respekt.ihned.cz/c1-52878690-kdyz-opada-mlha>

## **2. Didaktika**

### **2.1. Víceleté gymnázium**

Svůj projekt týkající se železnic jsem realizovala na Gymnáziu v Písku v rámci své pedagogické praxe. Třída, kterou jsem učila, byla 2. O, tedy druhý ročník osmiletého gymnázia (na úrovni sedmé třídy). Třída nebyla dělená, takže v ní bylo při plném počtu 33 žáků. Kolektiv považuje za náročný i má fakultní učitelka Mgr. Měšťanová, pod jejíž vedením jsem praxi absolvovala, i další učitelé, kteří zde vyučují ostatní předměty. Žáci nejsou zlí, ale jsou velice živí. Nakonec se mi podařilo třídu zvládnout a výsledkem je realizovaný celý naplánovaný projekt.

#### **Příprava**

1. hodina

Námět: Současná železniční doprava a její sociální kontexty

Koncept: zásadní sociální rozdíly v současné železniční dopravě – Pendolino X bezdomovci na lokálních nádražích

Motivace: povídání o tom, co všechno jsme na různých nádražích a ve vlaku zažili, promítání fotek ze života na železnici, včetně ukázek z teoretické části (1.1)

Zadání: Kombinací malby a koláže (asambláže) vystihni náladu na železnici

Výtvarný problém: použití různých materiálů k vyjádření nálady (drsný X jemný)

Technika/výtvarná média/výtvarný materiál: malba v kombinaci s koláží nebo asambláží z různých materiálů

Přidaná hodnota: žáci se zamyslí nad sociálními rozdíly



Výtvarná kultura: drsnost X jemnost materiálů v kontextu se sociální sférou

Jiné kontexty: Jaké sociální skupiny jsou nejčastějšími uživateli železniční dopravy

Cíl osobnostně-sociální: žáci se zamyslí, kdo a proč jezdí jakými dopravními prostředky

Cíl vzdělávací: žák ví, jaké základní druhy vlaků v Čechách jezdí a jak si může naplánovat svou cestu. Také si vyzkoušel kombinaci malby s koláží a asambláží a je tedy schopen uvažovat i o jiných materiálech. Viděl několik děl od různých výtvarných umělců (z teoretické části 1.1)

Reflexivní otázky: Kdy a kam jsi jel naposledy vlakem? Jakým? Jaké cestující jsi na nádražích potkával? Cestuješ rád vlakem? Proč? Cestoval bys rád více/méně?

Výstupy RVP: nalézá, vybírá a uplatňuje odpovídající prostředky pro uskutečňování svých projektů

Kompetence RVP: kompetence občanská – respektuje různorodost hodnot, názorů, postojů a schopností ostatních lidí

Postup: diskuse o zážitcích z železničního prostředí a o sociálních rozdílech uživatelů železniční dopravy, jakožto i o rozdílném účelu využití železnice. Výběr sociálně extrémní situace (bezdomovci X nejluxusnější vlaky) a její zobrazení malbou v kombinaci s koláží (asambláží). Na konci hodnocení a závěrečná diskuse o nových zjištěních z hodiny.

2. hodina

Námět: Počátky železniční dopravy

Koncept: doly, koněspřežka, první parní lokomotivy, první veřejné trasy železnice.

Motivace: povídání o problémech konstruktérů prvních železnic a možnostech řešení, krátké ukázky z filmů z teoretické části (1.2.1. Bratři Lumierové – Příjezd lokomotivy na nádraží; 1.2.2. Frigo na mašině).

Zadání: Navrhni železniční úsek pro realizaci první železnice v Čechách. Ber v úvahu její využitelnost, ale i možnost realizace z geologického hlediska. Tuto trasu popiš a kresbou zobraz první železniční most. Poté vytvořte skupinky, z návrhů mostů jeden vyberte a pokuste se vytvořit jeho model z novin, špejlí, kartonů a podobných materiálů.

Výtvarný problém: jak zachytit kresbou či malbou co nejvíce informací, které chceme o stavbě předat? Problém perspektivy, převedení kresby do 3D objektu.

Technika/výtvarná média/výtvarný materiál: kresba na libovolné množství archů papíru – pro zachycení co největšího množství detailů ale i celku, následně vytvoření modelu z dostupných materiálů

Přidaná hodnota: žáci uvažují i o technických detailech a pokouší se je předat na papír

Výtvarná kultura: souhra designu produktu s technickými parametry

Jiné kontexty: fyzikální zákony, geografické vedení prvních železnic

Cíl osobnostně-sociální: žáci dokáží reálně uvažovat o propojení vzhledu a funkčnosti

Cíl vzdělávací: žáci dokáží mluvit o počátcích železniční dopravy

Reflexivní otázky: Jakou trasu bys jako stavitel realizoval jako první v Čechách? Proč? Jaký pohon bys zvolil? Jaké architektonické prvky bys realizoval na této první trati? Kdo by trať využíval?

Výstupy RVP: při vlastní tvorbě uplatňuje osobní prožitky, zkušenosti a znalosti, rozpozná jejich vliv a individuální přínos pro tvorbu, interpretaci a přijetí vizuálně obrazných vyjádření

Kompetence RVP: kompetence k řešení problémů – žák rozpozná problém, objasní jeho podstatu, rozčlení ho na části; zvažuje možné klady a zápory jednotlivých variant řešení, včetně posouzení jejich rizik a důsledků

Postup: Krátké povídání o počátcích železnice a jejích komplikacích (jak udržet kola na kolejích, jak minimalizovat sklon železnice a maximalizovat poloměr oblouku zatáčky). Zadání, samostatná práce, průběžné procházení mezi žáky a pokládání reflektivních otázek. Vytvoření skupinek, výběr nejvhodnějšího návrhu a realizace 3D modelu. Na závěr hodnocení a diskuse o výsledcích a jednotlivých problémech.

#### **Cíle:**

Před začátkem praxe jsem s Mgr. Měšťanovou celý svůj projekt prodiskutovala a zeptala se na její názory. Setkala jsem se s její podporou. Jen mě dopředu uklidňovala, že se mi pravděpodobně nebude dařit vše realizovat přesně v předem vytyčeném čase. Že se často ani jí, po mnoha letech praxe, nepodaří odhadnout, jak na kterou činnost bude která třída reagovat. Někdy můžeme očekávat zaujatou práci na určité téma a žáky téma evidentně nezaujme, jindy se u činnosti, kterou jsme plánovaly pouze jako doplňkovou, můžeme zastavit třeba i na celou hodinu. V tom nacházím pozitivum ve výtvarné výchově, kde se dá momentální zaujetí jakýmkoliv tématem tvůrčím způsobem využít. Je třeba se naučit hbitě reagovat na momentální dění ve třídě a z takovýchto okamžiků zaujetí vykřesat maximum.

## 1. dvouhodinovka – Současná železniční doprava a její sociální kontexty

Cíl osobnostně-sociální: žáci se zamyslí, kdo a proč jezdí jakými dopravními prostředky

Cíl vzdělávací: žák ví, jaké základní druhy vlaků v Čechách jezdí a jak si může naplánovat svou cestu. Také si vyzkoušel kombinaci malby s koláží a asambláží a je tedy schopen uvažovat i o jiných materiálech.

Po uplynutí této dvouhodinovky nebyla práce zcela dokončena, přesto se nám podařilo realizovat takřka všechny zmíněné cíle. Vzdala jsem se pouze cíle, který se týkal plánování cest vlakem. Tím bychom se dostali do jiné sféry, než kam jsem chtěla žáky nasměrovat. K různým druhům vlaků a jejich cestujícím jsme se dostali v diskuzi. Tu hodnotím zpětně jako dobrou volbu, jelikož znalosti a zkušenosti s vlaky jsou mezi žáky velmi různorodé. Dále jsem promítala po celou dobu tvorby vybrané fotografie z železničního prostředí, kde byly evidentní sociální rozdíly. Práce s jinými materiály žáky evidentně zaujala. Někteří se materiálů ostýchali, jiní využili jejich možností až překvapivě dobře. Ale u všech žáků se podařilo aspoň nějaký jiný materiál využít (do původní kresby tužkou). V průběhu realizace se přímo nabídl jeden shrnující výstup – hotové práce jsme poskládali vedle sebe a mluvila jsem se žáky o tom, jaké materiály využívali ve kterých situacích a proč (lesklý/hrubý/špinavý/měkký...)

## 2. dvouhodinovka - Počátky železniční dopravy - stavby

Cíl osobnostně-sociální: žáci dokáží reálně uvažovat o propojení vzhledu a funkčnosti

Cíl vzdělávací: žáci dokáží mluvit o počátcích železniční dopravy, především o stavbě železnic a práci s terénem (mosty, tunely, násypy)

Na začátku této dvouhodinovky jsme ještě dodělávali nedokončenou práci z minula. Poté následovala opět diskuse, ve které jsem si však na mnohé otázky musela odpovídat sama. S tím jsem však předem počítala, pokládala jsem otázky z toho důvodu, abych zjistila, zda někteří žáci o tématu něco ví a aby se nad ním zamysleli i ti, kteří o něm ví jen velmi málo. Mluvili jsme o konstrukcích prvních železničních tratí a hlavně o jejich vedení terénem. Z toho logicky vyplynul úkol pro žáky, tedy navrhnout železniční stavbu. U navrhování jsem žáky průběžně upozorňovala, aby dbali právě na propojení vzhledu a funkce, jelikož pak bude jejich úkolem návrh realizovat. Cíl vzdělávací se mi podařil naplnit pouze u některých žáků, tedy jen někteří jsou schopni o počátcích železnice mluvit. Avšak u všech předpokládám, že mají o tématu aspoň základní představu. Další cíl byl víceméně organizační a byl přípravou na další hodinu. Bylo třeba rozdělit žáky do skupin a zadat úkoly, probudit v nich odpovědnost k ostatním členům skupiny. K tomuto cíli se tedy dostanu v další hodině.

### 3. dvouhodinovka – realizace návrhu železniční stavby

Cíl osobnostně-sociální: žáci pracují spořádaně ve skupinách

Cíl vzdělávací: žáci zjišťují vlastnosti a možnosti materiálů

Tuto dvouhodinovku jsme věnovali realizaci projektů z minulé hodiny. Velmi mile mě překvapilo, že všechny skupiny si skutečně přinesly materiály, které potřebovaly k realizaci své stavby (což byl jeden z cílů minulé hodiny). Při práci ve skupinách se projevila různorodost zájmů žáků, což shledávám jako velké pozitivum této práce, kde si každý mohl svůj zájem najít a výsledné dílo tak ovlivnit. Práce ve skupinách byla efektivní a žáci si vyzkoušeli práci s různými materiály, které si sami vybrali. Nechala jsem žákům poměrně hodně volnosti a tak se rozvíjela u žáků schopnost organizace svých kolegů a

kolektivní odpovědnost. Výsledky byly u většiny skupin překvapivě dobré a bylo evidentní, že i žáci sami byli prací potěšeni. Díky spolupráci ve skupině se každý seznámil i s materiály, které donesli ostatní kolegové. Většina žáků přinesla materiály, které mu byly blízké a nemělo by takový efekt seznamovat se s nimi. Ten přišel až ve chvíli, kdy museli žáci spolupracovat. Vzájemná pomoc při samotné konstrukci pak přinesla pro každého nové zkušenosti.

### **Má spokojenost s realizací**

S odučenými hodinami jsem víceméně spokojená a spokojenost s mým výkonem byla patrná i z rozhovoru s Mgr. Měšťánovou. I přes počáteční obavy jsme projekt zvládli realizovat podle mých představ.

V rozhovoru, který realizaci projektu předcházela, jsem byla varována, že můj zamýšlený časový harmonogram pravděpodobně nevyjde. Ale že není třeba se toho obávat, protože můžeme klidně využít o jednu dvouhodinovku více, než bylo původně v plánu. To se nakonec ukázalo jako velmi prozíravé řešení, ukazující velké zkušenosti Mgr. Měšťánové.

V čem jsem byla nespokojena byl vždy začátek hodiny. Bylo velmi náročné uvést třídu do práce schopného stavu. O to náročnější, pokud jsme chtěli o nějakém tématu diskutovat – diskuse ve třídě o 33 žácích, kde má k tématu každý co říct, je velmi náročná. Ve chvíli, kdy jsem je nechala diskutovat ve skupinkách, se stala třída nesnesitelně hlučnou a z diskuze se stalo překřikování. Pevně věřím, že s přibývajícími zkušenostmi se mi bude dařit zvládat podobné situace lépe.

Naopak fáze hodiny, která probíhala až překvapivě hladce, v porovnání z tou úvodní, byla fáze závěrečná. Tedy úklid pomůcek. Vzhledem k tomu, že jsme byli v kmenové třídě a ne

v ateliéru, musela být třída před opuštěním uklizená. A to se v průběhu hodiny zdálo jako nereálné. Třída však byla od Mgr. Měšťanové poměrně dobře zavedená. Všichni si byli vědomi, že je poslední hodina a dokud nebude třída vypadat slušně, tak domů nepůjdou.

### **Přínos pro žáky**

Jsem přesvědčena, že můj projekt týkající se železniční dopravy jistě přínosný pro žáky byl. Je to totiž téma, které není běžně zařazováno do výuky v žádném předmětu, přestože skýtá a propojuje mnoho zajímavých témat, které žákům rozšíří obzory. S železnicemi se setkávají zcela běžně, ale pokud nemají v rodině nadšence, který se jimi zabývá, většinou si jich ani nevšimnou. K objevování jejich krás a romantiky je třeba žáky vést, což věřím, že se mi dařilo. Téma je to atraktivní, avšak bohužel často opomíjené. Věřím, že po absolvování mého projektu budou žáci na železnici nahlížet jinak nebo aspoň že na ni budou nějak nahlížet. V tom bych také shledávala přidanou hodnotu.

Přidaná hodnota pro každou dvouhodinovku:

Okolo nás existuje nepřeberné množství materiálů, které můžeme ve své tvorbě využívat. Je třeba se nebát je vyzkoušet a vkládat je do nových kontextů.

Při práci ve skupině můžeme využít své přednosti a třeba i mimoškolní zájmy, čímž práci obohatíme a ta se pak stane zajímavější. Také je třeba se při práci ve skupině chovat zodpovědně a plnit své úkoly.

Ne vždy se vše daří podle původních plánů skupiny. Když se však něco nedaří, není třeba nad tím zoufat, naopak, je třeba situaci využít a pokusit se vymyslet ještě zajímavější řešení, než jakým bylo původní.

## Hlediska hodnocení

Pokud jde o hodnocení mého výkonu, dal by se hodnotit podle zaujetí žáků při práci. Reakce žáků mi připadají nejdůležitějším ukazatelem, jelikož oni jsou to nejdůležitější, o co při výuce jde. Dalším ukazatelem pro mou úspěšnost shledávám reakce Mgr. Měšťanové. Ty byly výhradně kladné. V neposlední řadě je třeba hodnotit splnění předem vytyčených cílů, což se mi víceméně podařilo. Svůj výstup tedy hodnotím převážně kladně. Tím samozřejmě nechci říct, že byl bezchybný. Je stále co zlepšovat. Negativně bych v mém případě hodnotila například zvládnutí kázně ve třídě. Zde jsem postrádala hlavně zkušenosti, jak předcházet konfliktním situacím. Například ve chvíli, kdy jsme losovali skupiny, stala se z akce jakási těžko koordinovatelná estráda, které bych se příště chtěla rozhodně vyhnout, což by vůbec nebylo složité.

Vytvořené práce jsem se snažila hodnotit především kladně, na každé najít něco podařeného. Hodnotila jsem je i v průběhu práce, čímž jsem se snažila žáky motivovat k jejich zdárnému dokončení. Výsledné hodnocení bylo slovní. Žáci nejsou zvyklí, že by od Mgr. Měšťanové dostávali známky a tak jsem na tento trend navázala. Věřím, že v naprosté většině případů je ve výtvarné výchově slovní hodnocení daleko důležitější, než jednička v žákovské knížce.

Ve slovním hodnocení jsem se zaměřila na splnění zadání. Dále jsem se zaměřila na využití dostupného materiálu, jelikož jedním z cílů ve dvou úkolech bylo právě využívání různých materiálů v různých situacích a zjišťování jeho vlastností a možností.

Po dokončení prvního úkolu jsme hodnocení prováděli společně. Shromáždili jsme veškeré práce a každý měl možnost je okomentovat. Komentář mohl směřovat k vlastní práci nebo k práci spolužáka, která komentátora zaujala. Na tento způsob sebehodnocení



evidentně žáci nebyli moc zvyklí a tak se zpočátku ostýchali. Na některé detaily jsem se tedy doptala. Nakonec jsem se od žáků dozvěděla vše, co jsem jim chtěla sama říct.

### **Fakultní učitelka**

Sama je tvůrcem ŠVP pro výtvarnou výchovu na Gymnáziu v Písku. Vzhledem k tomu, že se ztotožňuji s většinou jejích názorů a praktik, nedělalo mi problémy ani učit podle jejího ŠVP. Ve spolupráci s ní jsem cítila podporu ve všem, co jsem vymyslela. V případě, že jí některý nápad nepřipadal úplně ideální, poradila mi, jak jej přizpůsobit tak, aby byl v hodině vhodný k realizaci. Konzultace s ní mi vždy pomohly. Jednou bych se jejímu pojetí výuky co nejvíce přiblížila. Žáky dokáže zaujmout a nakazit svým nadšením. V jejích hodinách vše probíhá plynule a jakoby samozřejmě.

Ve všech hodinách, které jsem měla možnost s Mgr. Měšťánovou absolvovat (ať už jako žákyně nebo při náslechu), se jí dařilo plně propojovat teorii s praxí. Žáci nepracovali proto, že když nebudou pracovat, dostanou špatnou známku. Jejich motivace byla vnitřní a to považuji za velice důležité pro dobrý průběh hodiny a dosažení všech cílů. Při práci pak panuje většinou klidná atmosféra.

Dále na ní velmi oceňuji, že se snaží stále vzdělávat a přicházet s novými aktivitami. Její kvality mohu srovnat, jelikož od dob, kdy učila mě, uběhlo již pět let. Pevně doufám, že s ní i nadále zůstanu v kontaktu a budu se od ní moct ve svých začátcích inspirovat, případně se s ní i radit v případě problémů při výuce.

### **Změny oproti původnímu plánu**

Nejprve bych se ráda vrátila ke konzultaci mého plánovaného projektu. Při přečtení mých příprav se mohlo zdát, že je téma pojato příliš obsáhle. Pokud bych se měla držet

původního plánu, tedy výuky ve třech dvouhodinových, pravděpodobně by byly skutečně mé přípravy přemrštěné. Bud' bychom nestihli všechna témata dokončit nebo by nebylo na práci dostatek času a tak by tvorba probíhala ve velmi stresující atmosféře (o dodělávání prací za domácí úkol raději ani neuvažuji). Naštěstí jsem měla možnost odučit ve vybrané třídě další dvě hodiny navíc a tak jsem s žáky stihla víceméně celý svůj plán.

Jeden zásadní nedostatek mé práce byl však odhalen a příště bych se mu ráda vyhnula. Přestože jsem žákům přinášela poměrně hodně různých fotek k inspiraci (vždy podle tématu, na kterém jsme právě pracovali), opomněla jsem inspiraci známými umělci. Jejich tvorbu jsem mohla zařadit na úvod i závěr k jednotlivým hodinám (nebo aspoň k některé). Železnice je poměrně oblíbeným tématem výtvarných umělců napříč uměleckými směry. Mohla jsem tak obohatit znalosti žáků o významná díla, která by se dala zařadit do výuky velmi plynule. Po takové inspiraci by se pravděpodobně i práce samotných žáků posunula kupředu.

Vhodným vzorem pro koláž by byl například Zdeněk Rykr, který od 30. let ve své tvorbě také využíval kolážemi a asamblážemi.



Obr. 9 - Zdeněk Rykr – Orient (1933) Obr. 10 - Zdeněk Rykr – Sklo (1936)

### Obrazová dokumentace

Dokumentace 1. tématu - Současná železniční doprava a její sociální kontexty, fotografie jsou k nahlédnutí ve větším rozlišení na přiloženém CD.

Z prací jsem žádnou neshledala vyloženě nezdařilou. Obrázky 11 – 17 (na přiloženém CD označeny jako 01 – 07) jsou ukázky prací, které považuji za obzvláště zajímavé.



Obr. 11 a 12– práce, ve kterých žáci přesně pochopili můj záměr, tedy vyjádřili hrubými materiály hrubost a špínu některých nádraží.



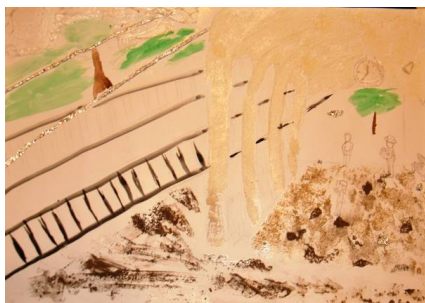
Obr. 13 – podobně jako obr. 11 a 12, práce s materiálem není zdaleka tolik rozsáhlá, avšak kvantita byla nahrazena trefností využití prostředků.



Obr. 14 – 15 – podobně jako obr. 11 a 12, pomocí alobalu žáci vyjádřili lesk a slávu nových vlakových souprav.



Obr. 16 – žákyně pracovala výjimečně pečlivě a práce tak vyniká i výsledným vzhledem mezi ostatními. Vyniká i tím, že nevyjadřuje ani jeden ze sociálních extrémů, se kterými se na železnici můžeme setkat.



Obr. 17 – podobně jako na obrázku 16 i tato práce vyniká tím, že nevyjadřuje extrém a zobrazuje jiný pohled, než většina spolužáků.



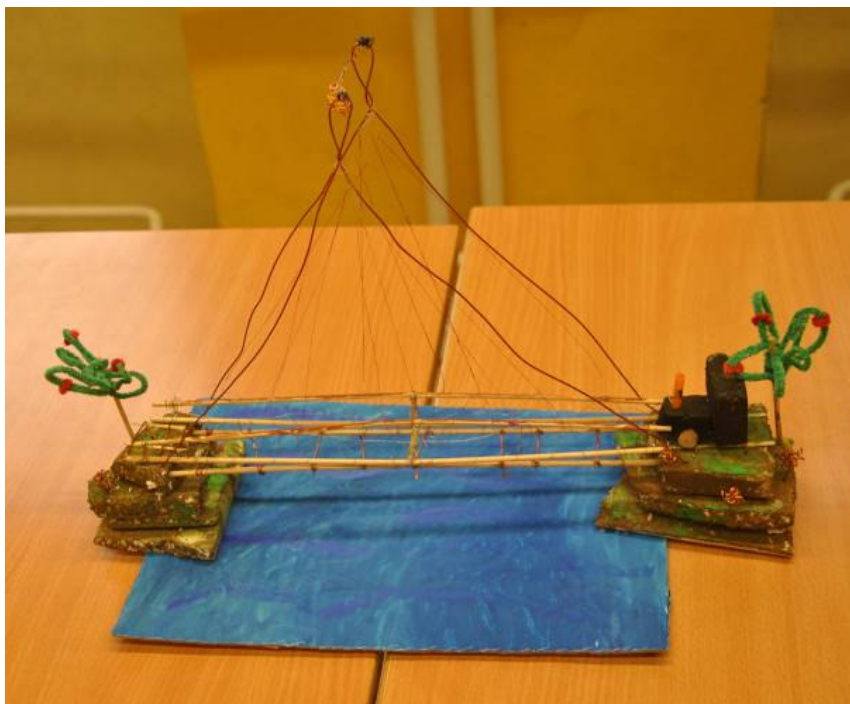
Obr. 18 – společné hodnocení prací

## Dokumentace 2. tématu – Počátky železniční dopravy

Obrázky 19 – 26 (na přiloženém CD označeny jako 09 – 16). Seřadila jsem je podle mého subjektivního názoru od těch nejzdařilejší, až po ty méně zdařilé. Avšak i ty méně zdařilé práce mě potěšily a naplnily má očekávání.



Obr. 19 – velmi konstrukčně zajímavá a čistá práce. Projevila se zde především ve skupině talentovaná dívka (dcera architektky)



Obr. 20 – čistě dívčí skupina vytvořila dílo, které shledávám zajímavým, veselým a hravým.





Obr. 21 – další veselé dílo. Oceňuji zajímavé konstrukční prvky – zavěšení mostu a zajímavá konstrukce kolejí, při které využili vlnitosti lepenky, kterou napichovali na špejle.



Obr. 22 – v této skupině mě zaujal žák, který v podstatě celou dobu, po kterou skupina pracovala, montoval světlo na vláček. Vypadal naprosto šťastně, když vláček svítil a zbytek skupiny s jeho prací neměl nejmenší problém. Dále u této skupiny oceňuji, že se nejedná o most.



Obr. 23 – tato skupina přišla na druhou hodinu precizně připravena – dokonce někteří členové přinesli hotové polotovary. Zajímavým nápadem bylo vytvořit most padací, což se u jiné skupiny neobjevuje.



Obr. 24 – u mostu Moustache vypadal začátek velmi slibně, v průběhu konstrukce však došlo k nečekanému pokroucení oblouků mostu, které skupina tak úplně nepřekonala a zasekla se u něj. K dalšímu rozvoji práce už tak bohužel příliš nedošlo. Přesto oceňuji neotřelost nápadu s knírem.





Obr. 25 – v druhé dvouhodinovce, ve které na stavbě žáci pracovali, bohužel zbyli pouze dva tvůrci, což práci poznamenalo. Oceňuji však odvážný původní plán – tedy kombinaci mostu a tunelu.



Obr. 26 – jedná se o skupinu, ve které byl největší problém s kázní. Tomu odpovídal i výsledek, který neměl velkou životnost – rozpadl se ještě dříve, než hodina skončila. Nedočkala jsem se ani vysvětlení, proč je světlo uprostřed kolejí.

## 2.2. Běžné ZŠ

Praktickou část své diplomové práce jsem měla možnost realizovat také na prvním stupni základní školy. Konkrétně na ZŠ Tomáše Garrigua Masaryka v Písku, kde již několik let vedu kroužek keramiky. Právě keramika nebývá často s prostředím železnic spojována, to však pro nás nebylo překážkou. Děti si vyzkoušely krátkou animaci, což byla změna, která se setkala s velkým ohlasem. Ve skupině je 13 žáků různého věku (všichni z prvního stupně základní školy). Animaci vytvářeli čtyři dobrovolníci. Ostatní vytvářeli jiné výrobky. Práce spolužáků je však natolik zaujala, že v dalších hodinách se hlásily další skupinky a tak si animaci vyzkoušeli postupně všichni. Výhodou oproti práci ve standardní třídě je menší množství žáků a jejich zvýšený zájem o tvorbu, jelikož účast na kroužku je dobrovolná. Výsledek práce můžete vidět na přiloženém CD.

### **Příprava**

Námět: animace vlaku

Koncept: pochopení a vyzkoušení základního principu animace

Motivace: povídání o cestování vlakem a zážitky z prostředí železnic, ukázka animace (amatérská animace ve srovnání s profesionální ukázkou – Fimfárum Jana Wericha), ukázky z filmů s vlaky zmíněnými v teoretické části (1.2.)



Obr. 27 – ukázka z pohádky Fimfárum    Obr. 28 – ukázka z amatérské animace

Zadání: Vytvořte objekty z prostředí železnice, kterými budeme hýbat po ploše a tvořit tak animaci

Výtvarný problém: pohyb tvořený ze statických obrazů

Technika/výtvarná média/výtvarný materiál: keramická hlína (dva druhy), pomůcky běžné pro její zpracování, fotoaparát Nikon D3000, stativ, dálková spoušť, počítač

Přidaná hodnota: žáci si vyzkouší tvorbu krátké animace a dovedou pak daleko lépe ocenit profesionální práci (ve filmech)

Výtvarná kultura: tvorba pohybu

Jiné kontexty: zpracování snímků v programu Adobe Flash, práce se zvukovou stopou

Cíl osobnostně-sociální: žáci spolupracují ve skupině, domluví se na společném cíli a zpracování.

Cíl vzdělávací: žák pochopí princip animace a dokáže jej s pomocí pedagoga realizovat.

Reflexivní otázky: vzpomeneš si na nějakou animaci, kterou jsi viděl? Chtěl bys vytvořit nějakou další animaci? Co Tě na práci těšilo/netěšilo?

Výstupy RVP: v tvorbě projevuje své vlastní životní zkušenosti; uplatňuje při tom v plošném i prostorovém uspořádání linie, tvary, objemy, barvy, objekty a další prvky a jejich kombinace

Kompetence RVP: uspořádání objektů do celků – uspořádání na základě jejich výraznosti, velikosti a vzájemného postavení ve statickém a dynamickém vyjádření

Postup: diskuse o zážitcích z železničního prostředí, ukázka amatérské a profesionální animace. Rychlá ukázka posunu dvou objektů (cca 10 snímků). Poté prostor pro domluvu jednoduchého scénáře a rozdělení úkolů. Vytvoření objektů, které se poté účastní animace. Pohyb objektů po ploše a postupné snímání. Ukázka práce v programu Adobe Flash (pracuje učitel, žáci sledují), doplnění animace o zvukovou stopu. Závěrečné shrnutí a hodnocení práce.

#### **Cíle:**

Animaci jsem s dětmi tvořila na konci školního roku, kdy měli žáci jež s hlínou dostatek zkušeností, takže jsem se mohla zaměřit na problém animace, které je sám o sobě dost složitý. Cílem tedy bylo jeho pochopení a realizace. Žáci na změnu obvyklé práce reagovali velmi kladně, což se odrazilo i na jejich aktivitě při práci. Výhodou práce na kroužku byl také čas, který nás nijak neomezoval, nemuseli jsme stihnout práci za jednu dvouhodinovku. Věnovali jsme se této činnosti tedy dvakrát dvě hodiny a závěrečné hodnocení proběhlo na začátku třetí dvouhodinovky.

V první dvouhodinovce proběhla motivace a začátek práce. Sledovali jsme rozdíly mezi starou parní lokomotivou a moderním vlakem, které se pak žáci pokusili převést do hmoty. Měli k dispozici několik ukázek rozdílných vlaků a všímali si jednotlivých detailů. V této činnosti pokračovali i v druhé dvouhodinovce. Když se nám podařilo

dokončit vlaky a nádraží, sestavili jsme scénu, nastavili fotoaparát na stativu a každý žák měl přidělen konkrétní úkol (pohybovali jednotlivými objekty a mačkali dálkovou spoušť). Na konci hodiny jsem stáhla výsledné snímky do počítače a ukázala žákům začátek práce s animací. Diskutovali jsme o zvukové stopě, která celou animaci bude doprovázet. Více se do hodiny nevešlo a tak jsem animaci dodělala doma. Na začátku další hodiny jsem ji žákům ukázala a zhodnotili jsme, jak se nám práce povedla. Žáci byli s výsledkem spokojeni a jak jsem již zmínila, ostatním se práce natolik líbila, že do konce školního roku vzniklo ještě několik dalších animací. Tím pokládám svůj cíl přiblížit žákům základy tvorby animace za splněný.

### **Má spokojenost s realizací**

S celkovým výsledkem jsem spokojena, přestože v některých fázích tvorby jsem ani nedoufala, že se celé dílo podaří. Neměla jsem bohužel v průběhu práce dostatek času na ostatní žáky, kteří se věnovali jiným výrobkům. Ti byli naštěstí poměrně samostatní a nebo sledovali práci animující skupiny. Vše tedy proběhlo bez větších komplikací. Nedovedu si však představit, že by ve třídě tvořilo animaci více skupin najednou, zvláště animují-li žáci poprvé. V tomto věku se nedá očekávat větší samostatnost při takto složité činnosti. Práci si také nedovedu představit ve standardní třídě s třiceti žáky. Hladkému průběhu pravděpodobně napomohl i zaběhnutý režim, který již s žáky máme a to především v závěrečném úklidu, který probíhá ke konci školního roku již víceméně hladce.

### **Přínos pro žáky**

Domnívám se, že k tomuto tématu se žáci v běžné výuce rozhodně nedostanou. Důvodů je několik – jak jsem již uvedla, realizace takovéto činnosti ve větším počtu žáků by byla poměrně náročná. Dále učitelé většinou nemají běžně k dispozici vhodné vybavení

k tvorbě animace a také se pravděpodobně do takové činnosti nepouští proto, že s ní sami zkušenosti nemají. Myslím si, že přínos pro žáky je z těchto důvodů evidentní. Pravděpodobně by byl ještě větší pro žáky starší, kteří by si sami mohli animaci i poskládat v nějakém jednodušším programu. Doufám tedy, že se mi někdy naskytne příležitost k realizaci podobné akce se staršími žáky. Hlavní přínos shledávám v tom, že žáci budou nahlížet na animované filmy poněkud jinak a snad práci profesionálů více ocení.

### **Hlediska hodnocení**

Vzhledem k dobrovolnosti účasti na kroužku, hodnocení žáků probíhá výhradně slovně. Snažila jsem se i o sebereflexi žáků, ze které vyplynula spokojenost s odvedenou prací. Pokud jde o hodnocení mého výkonu, řekla bych, že úzce souvisí s výkonem žáků. Jelikož jsem zaznamenala evidentní spokojenost, mohla jsem být snad i já s výsledkem spokojena. Také proto, že se mi podařilo naplnit vytyčené cíle.

### **Změny oproti původnímu plánu**

Jelikož jsem neměla v plánu zcela konkrétní výsledek a nechala jsem žáky, aby si víceméně sami vytvořili scénář, nemohla se v tomto směru konat žádná změna. Konalo se spíše příjemné překvapení, jelikož žáci poměrně pozorně studovali detaily lokomotiv a při samotné animaci pak realizovali krásně se mihotající dým parní lokomotivy. Ani časový plán jsem neměla zcela konkrétní, takže ani v tomto jsme nebyli stresováni tím, že se do času nevejdeme.

## Obrazová dokumentace

Zde nabízím pouze náhled na scénu, celá animace je k nahlédnutí na přiloženém CD.



Obr. 29 – práce na animaci vlaků

### 3. Autorská část

#### 3.1. Cyklus O(b)drazy

Od doby, kdy jsem začala studovat vysoké školy, jsem odkázána na dojíždění vlakem. Na různé vzdálenosti, různými úrovněmi vlaků. V součtu jsem mnoho hodin hleděla z okna jedoucího vlaku do letící krajiny. Sledovala jsem míhající se stromy, louky, pole, budovy, zvěř, osoby a spoustu dalších objektů. Ve spojení s prací Radany Lencové (1.1.3.) vznikla myšlenka vytvořit sérii fotografií z jedoucího vlaku. Rozmazání fotografií je v tomto cyklu způsobeno rychlostí vlaku – na fotoaparátu nelze nastavit tak malý čas, aby zastavil jedoucí vlak. Což však není na škodu, jelikož bez rozmazání by chyběla záběrům rychlost, kterou takto mohou zobrazit.

V současné době jezdím téměř každý den trasu Písek – Mirovice. Střídám rychlíky s osobními vlaky. Projíždím stále stejnou trasu, přesto se krajina neustále mění a každý den mohu spatřit něco nového. Krajina se mění lidským zásahem, změnou počasí, ročního období i denní doby.

Zážitek z jízdy vlakem bude mít úplně jiný někdo, kdo jede vlakem výjimečně, dejme tomu jednou za půl roku. Bude vnímat krajinu úplně jinak, než někdo, kdo stejnou trasou jezdí každý den. Oběma cestujícím se však občas stane, že zůstane zírat z okna a sledovat míhající se krajinu. Pokud mám srovnat svůj zážitek z cesty svou obvyklou trasou ve srovnání s trasou, kterou jedu poprvé v životě, rozdíl je především v očekávání. Jedu-li svou obvyklou trasou, již dlouho dopředu vím, co na trase očekávat, jaká bude další zastávka, kdy budeme projíždět lesem, kdy vsí... Na nové trase mě fascinuje moment



překvapení. Pohled z okna je jako film, který vidím poprvé. Netuším, co bude v další scéně, mohu odhadovat nebo se nechat překvapit.

Zajímavý je také zážitek z cesty vlakem krajinou, kterou znám z jiných příležitostí – pěšky, na kole či autem. Koleje totiž často vedou někudy, kam se běžně člověk nevypraví a tak vidí i ve známé krajině scény zcela nezvyklé.



Obr. 30 – vybraná fotografie ze série O(b)razy

Následující citace dokládají naše propojení s krajinou. Citlivý tvor nemůže zůstat netečným, když se například vrací po dlouhé cestě do svého domova, do krajiny důvěrně známé.

*V dálce ve zvlněném pásu*

*Se lesy pnou*

*Jen tu a tam strom svou korunou*

*Přeruší žlutou plochu polí,*

*Moře klasů...*

*A snad tím vším*

*Se klene nebe,*

*Samá modř a jas<sup>17</sup>*

*Jen v krásném prostředí může žít šťastný a spokojený národ.<sup>18</sup>*

*Nijak se nemůžeme vymknout zemi, z jejíž hlíny jsme stvořeni a kraji, v němž jsme se narodili.<sup>19</sup>*

*Co je krajina?*

*Krajina je obrazem lidí, kteří ji obývají. Krajina je určitý výsek souše, který má nějaký střed, určitou hranici či okraj a uvnitř té hranice leží pole nějakých víceméně jednotných vlastností. Všichni máme zkušenost, že existují různé krajiny, ale že rozdíly mezi nimi spíš cítíme, než abychom je uměli pojmenovat. Putujeme-li po harmonickém rozhraní středních*

---

<sup>17</sup> Reiner Maria Rilke, z básně Krajina Středočeská

<sup>18</sup> Jan Svatopluk Procházka, přírodovědec, poslední věta z jeho kniho Moderní člověk a příroda (1926)

<sup>19</sup> František Lazecký, básník a esejista, Vladaři (1938)

*a jižních Čech, víme, že na nějakém místě už je to jiné. Krajinu vnímáme celkově, nejenom jak vypadá, ale také jak na nás působí. Krajina je však víc – zcela reálný základ našich životů i po generace dotýkaný a proměňovaný kus země, který pro nás – její obyvatele – byl vždy předmětem zvláštní péče, úcty a obdivu. V Čechách se krajina mění každých dvacet či třicet kilometrů, zatímco v ruské stepi nebo americké prérii zůstává stovky kilometrů stejná. Středoevropská krajina je domestikovaná jako ovce nebo pes. Divočina uprostřed Evropy, je něco takového možné? Byla zde jistě v době lovců mamutů nebo sobů, co však bylo potom? Lze to říci poměrně přesně – s příchodem prvních rolníků před sedmi tisíci lety se začala postupně přetvářet na kulturní krajinu, neboť neolitický člověk měnil původní lesy a stepi na pole a pastviny, těžil dřevo a budoval své osady. Již během pravěku se tato krajina postupně změnila na dnešní zemědělskou, místy zcela odlesněnou krajinu.<sup>20</sup>*

Cyklus mých fotografií se pohybuje v další sféře, kterou pohledy v železničním prostředí skýtají. Zaměřila jsem se na různé odrazy a odlesky. Ty nám nabízejí deformace obvyklých objektů a dávají do nezvyklých kontextů rozličné pohledy, což někdy nabízí velice zajímavé propojení. Své snímky jsem pořídila právě na své současné nejčastější trase Písek – Mirovice. Díky focení jsem ji pozorovala zase z jiného pohledu.

Začala jsem klasickými záběry do krajin z okna jedoucího vlaku. Při prohlížení jedné série svých fotografií mě zaujaly právě některé odrazy. Nejprve jsem jimi byla otrávena, jelikož

---

<sup>20</sup> CÍLEK, Václav a Vojen LOŽEK. KOLEKTIV. *Obraz krajiny: Pohled ze středních Čech*. první vydání. Praha: Dokořán, 2011, s. 13 - 25. ISBN 978-80-7363-205-2.

jsem měla pocit, že mi kazí jinak celkem zdařilý snímek. Po bližším ohledání a jiném výřezu však z celkem běžné fotografie udělal odraz něco jiného – zvláštního, neobvyklého, nabízejícího cosi navíc. A tak jsem při několika dalších foceních odrazy začala vyhledávat.

Odrasů jsem si pak začala všimnout i před nastoupením do vlaku i po výstupu a tak vznikly i fotografie, které byly pořízeny sice ze zastavení, přesto nejsou díky odrazům zcela statické a prostředí železnice dokreslují.

A tak mohl výběrem a shromážděním několika fotografií vzniknout příběh mé cesty. Úvod nabízí výjezd z nádraží. Následuje několik zajímavých odrazů, které cesta vlakem nabízí. V rámci cesty můžeme sledovat i změny ve světle (rozednávání). Když jsem se pokoušela některý záběr zopakovat, v případě odrazů některých scén to bylo vlastně nemožné. Odrazy totiž ovlivňuje kromě faktorů, které mění krajinu (denní doba, počasí, roční doba a podobně) ještě další faktor – kde přesně vlak zastavil. Zastaví-li vlak jen o malý kousek jinde, odrazí se do mého fotoaparátu úplně jiná scéna. Díky tomu jsem našla novou dimenzi svého cestování vlakem.



Obr. 31 – výřez z fotografie série O(b)drazy

### 3.2. Cyklus K. na kolejích

Na rozdíl od předchozího cyklu (3.1. Cyklus O(b)drazy) je tento cyklus statický a černobílý. Avšak ani v tomto případě jsem se nechtěla vyhnout rozmazání některých částí fotografie, tentokrát se však jedná o hloubku ostrosti, tedy nastavení clony. Můžeme tedy srovnat dvě různé možnosti, které nám moderní fotoaparáty nabízejí. Oby cykly byly fotografovány digitální zrcadlovkou Nikon D3000 s objektivem Nikkor 18-105mm f/3.5-5.6G ED VR AF-S DX.

K tomuto cyklu jsem byla inspirována svou oblíbenou divadelní hrou Švestka od Jára Cimrmana – slavného českého génia a všeuměla. Celý děj se odehrává právě v železničním prostředí.

*ŠVESTKA - je to hra o stáří a její umělecká úroveň je bohužel poznamenaná i stářím jejího autora. Ale je to hra cenná právě tím, že v ní dramatik prozkoumal, jak se zralý věk podepíše na lidské duši, řeči a myšlenkové potenci.. Dialogy nejsou tak hutné, jak jsme byli u Cimrmana zvyklí, jsou jakoby roztěkané, často opouštějí dějové řečiště a tvoří slepé laguny, odkud není návratu. Také vtipy už zdaleka nemají tu razanci jako za mlada. Ale hra je to cenná právě tím, že v ní i dramatik prozkoumal, jak se zralý věk podepíše na lidské duši, řeči a myšlenkové potenci.<sup>21</sup>*

Švestka není jedinou Cimrmanovou hrou s tematikou železnice, nemohu nezmínit ještě hru Vražda v salonním coupé. K Cimrmanovým hrám patří i mnoho poučných seminářů, které se mnohdy také zabývají železniční tematikou. Například seminář, řešící péči o chrup

---

<sup>21</sup> Švestka: divadelní záznam. In: CSFD.cz [online]. 2002 [cit. 2013-11-17]. Dostupné z: <http://www.csfd.cz/film/71595-svestka/>

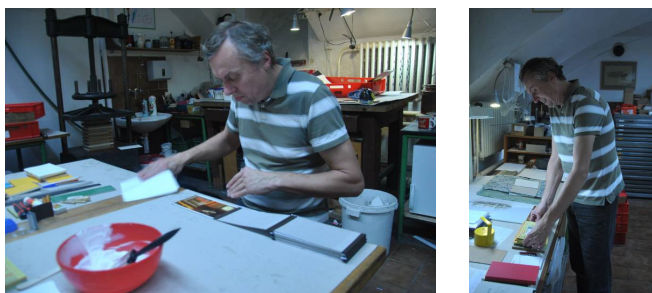
železničářů v Rakousko-Uhersku, nebo jiný, ve kterém se aktéři pokouší vymyslet anekdotu, ale vždy končí na slepé koleji.

Ze samotné hry jsem vybrala několik krátkých úryvků, které jsem využila pro doplnění mého fotografického cyklu. Dílo Jára Cimrmana považuji za nevyčerpatelnou studnici inspirace, plnou selského rozumu a inteligentního humoru.



Obr. 32 – ukázka ze série K. na kolejích

Vazba knihy navazuje částečně na předchozí cyklus O(b)drazy svou rozložitelností. Při realizaci vazeb jsem měla tu možnost zavítat do knihařské dílny UMPRUM a pracovat zde pod vedením Mgr. Hybnera, což pro mě bylo velkým zážitkem a přínosem.



Obr. 33 a 34 – práce na vazbách knih (Mgr. Hybner)

### 3.3. Cyklus kreseb

V cyklu jsem se zaměřila na železniční mosty a jejich různorodost. Snažila jsem se, aby v mém výběru byl každý most specifický a zastupoval celou skupinu dalších staveb. Architektuře nejen železničních viaduktů se věnoval také Antonio Sant' Elia (1.1.1. Futuristická fascinace rychlostí)

V kresbě krajiny jsem se nechala inspirovat Pierrem Bonnardem (1867 – 1947), Francie.

*Francouzský malíř intimních scén a grafik Pierre Bonnard se narodil 3. října 1867 v Fontenay-aux-Roses. Jeho otec byl významným představitelem na ministerstvu vlády, a tak jeho rodina nikdy nemusela mít žádné starosti s penězi. Bonnard původně studoval práva a dokonce i nějakou dobu působil jako advokát, nicméně věnoval se i studiu umění a nakonec se rozhodl věnovat se mu na plný úvazek a stát se malířem. Velký vliv na jeho umění mělo v roce 1891 i jeho setkání s Henri de Toulouse-Lautrecem, který ho také podpořil v účasti na výstavě v Salonu des Indépendants. První Bonnardova samostatná výstava se konala v roce 1896 v Galerii Durand-Ruel.*

*Bonnard byl bezprostředním, citlivým a rozverným umělcem s mimořádným barevným viděním. Po počátcích v secesním stylu se připojil ke skupině Nabis a věnoval se intimismu. Jeho tvorba v tomto období byla do jisté míry inspirována tvorbou impresionistů Paula Gauguina a Claude Moneta.*

*Bonnard se zabýval městskou i venkovskou tematikou, přičemž se snažil přiblížit ženu v chvalozpěvu v každodenním prostředí s téměř pohádkovou atmosférou. Maloval proslulné interiéry a zahradní altány, ve kterých seděli či stáli jeho přátelé a členové jeho rodiny, což nabízelo zajímavý náhled na jeho život a prostředí. Bonnardovým malířským stylem byla chvějivá neurčitá kresba, vyznačoval se nenuceností, smělostí, citovostí a prostotou.*

*I když celá řada kritiků odmítá Bonnarda jako nepříliš pečlivého a snad i neupřímného malíře a zprostředkovatele reality, nelze Bonnardovi upřít vliv, který měl na vývoj moderního abstraktního malířství.*

*Bonnard zemřel 23. ledna 1947 v Le Cannet na francouzské Riviéře.<sup>22</sup>*

*„Právě chyby dávají někdy obrazu život.“ (Pierre Bonnard)*

*„Cílem není malovat život, ale dát život malbě.“ (Pierre Bonnard)*

---

<sup>22</sup> GLENN, Martina. Pierre Bonnard. In: Artmuseum.cz [online]. 2008, 15. 1. 2008 [cit. 2013-10-31]. Dostupné z: [http://www.artmuseum.cz/umelec.php?art\\_id=168](http://www.artmuseum.cz/umelec.php?art_id=168)



### 3.3.1. Vyšehradský železniční most



Obr. 35 – Vyšehradský železniční most

Tento most mě oslovil ladností své konstrukce a zasazením do města. Mezi ostatní pražské mosty, které zdobí Vltavu, báječně zapadá. Vzpomínám si na ten pocit, kdy jsem šla po jeho pěší části a proti mě se řítit v plné rychlosti vlak. Připadala jsem si poněkud nechráněná, když mě od vlaku oddělovala pouze jemná konstrukce. Ta smršť ve mě zanechala hluboký zážitek.

*Železniční most přes Vltavu pod Vyšehradem je na trati Pražské spojovací dráhy přes Vltavu mezi Výtoní a Smíchovem. Most byl v provozu od roku 1872. Existence mostu byla dopravními projektanty v minulosti již vícekrát zpochybněna, nicméně v současné době je chráněn jako kulturní památka.*<sup>23</sup>

---

<sup>23</sup> BEČKOVÁ, Kateřina. *Zmizelá Praha: Nádraží a železniční tratě*. první vydání. Praha: Paseka, 2009, s. 103.

### 3.3.2. Bechyňský sdružený most



Obr. 36 – Bechyňský sdružený most

I s tímto mostem mám osobní zkušenost, vzhledem k tomu, že se nachází v mých rodných jižních Čechách. Je jedinečný zdálky i zblízka. Jeho zasazení do krajiny je citlivé a označení duha je výstižné. A jeho přechod nebo přejezd zároveň s vlakem je také jedinečným zážitkem, který jsem zatím nikde jinde nezažila – vlak totiž není od projíždějících vozidel nijak oddělen.

*V roce 1926 byla stavba zahájena, a uskutečnila tak nejmělejší záměr, přesahující svým významem hranice země. Jednalo se o nejvyšší železobetonovou konstrukci v tehdejší ČSR, dominující lužnickému údolí, a nazývanou pro svůj vzhled „bechyňskou duhou“. Během dvou let na stavbě pracovalo 400 dělníků a spotřebovalo se 2200 m<sup>3</sup> dřeva, 2500 tun*

*cementu a 500 tun železa. Most byl slavnostně otevřen 28. 10. 1928. Dle projektu dosahuje výšky 52 m ode dna řeky a délky téměř 225 m.*<sup>24</sup>

Železniční spojení Tábora a Bechyně bylo realizováno Františkem Křížíkem již v roce 1930, což přineslo důležitý zlom ve stavbě dráhy – stala se totiž první elektrifikovanou dráhou v Rakousku-Uhersku. Její nevýhodou však bylo, že končila na levém břehu Lužnice, která ji oddělovala od města Bechyně. Tuto dlouhou pěší trasu se podařilo vyřešit teprve v roce 1938, ve kterém byl k 10. výročí vzniku republiky otevřen právě most zvaný Duha. Tím byly břehy propojeny a vlaky se tak dostaly až tam, kam jezdí dodnes. Most pomohl i silniční dopravě – cesta autem do Tábora či Jindřichova Hradce se jím výrazně zkrátila.

*Bechyňský most projektoval inženýr Edvard Viktora, v té době přední podnikatel ve stavebnictví, který se vedle podnikání věnoval i samotnému projektování. Jistě není bez zajímavosti, že se ve 30. letech 20. století zúčastnil také soutěže o přemostění Nuselského údolí v Praze.*

*Rozpětí mostního oblouku se dvěma žebry je 90 metrů, celková délka mostu je 225 metrů. Do mostovky blíže jejímu návodnímu okraji, je zapuštěna železniční kolej. Pěším slouží chodníky vedené na krakorcích. Kombinovaný provoz na mostě vyžaduje regulaci dopravního režimu. Pokud jede po mostě vlak směrem, který odpovídá obvyklé jízdě vpravo, je povolen automobilový provoz pouze v protisměru. V opačném případě mohou jet automobily jen souběžně s vlakem.*

---

<sup>24</sup> KRAJÍČ, Rudolf. *Města ČSSR: Bechyně*. první vydání. Praha: Pressfoto, 1987, s. 33.

*Obyvatelé Bechyně si most oblíbili a začali mu podle impozantního oblouku říkat „Duha“. Zavítáte-li někdy do Bechyně, sami se můžete přesvědčit, že je z něj krásný pohled nejen na historickou část města, ale i na řeku, tekoucí hluboko pod ním.*<sup>25</sup>

### 3.3.3. Semmering (Rakousko)

Tento technický skvost jsem nemohla nezařadit do svého výběru železničních mostů. Nachází se mezi Gloggnitzem v Dolních Rakousech a Mürzzuschlagem ve Štýrsku. Když jsem v roce 2012 tuto dráhu osobně navštívila, naprosto mě učarovala. Již jsem slyšela několikrát výraz Semmering, který obvykle označuje železniční trať něčím neobvyklou (obvykle náročností konstrukce), například Pražský Semmering. Až zde jsem však pochopila, co je ten pravý a jediný Semmering. Je plný uchvacujících pohledů, mostů, náspů i tunelů. Na tomto krátkém úseku se jedná o jedinečnou přehlídku stavitelského umění. Bylo velmi těžké vybrat jen jeden pohled, ale má volba nakonec padla na tento dvoupatrový viadukt, obklopený mořem hlubokých lesů.

Stavitelsky byl tento úsek ve své době velkým oříškem, do kterého se nechtěli pustit ani ostřílení stavitelé. Příkré stoupání a prudké zatáčky se zdály být nepřekonatelné. Více o staviteli, který se úseku ujal, se dozvíte v citaci níže. O výjimečnosti této první horské dráhy jednoznačně svědčí i to, že byla roku 1998 zapsána na listinu světového kulturního dědictví UNESCO jako jedna z pouhých tří železničních drah.

---

<sup>25</sup> MOŠNA, Václav a Jan RENDEK. *Krásné mosty České republiky*. první vydání. Praha: Slovrat, 2012, s. 144 - 147. ISBN 978-80-7391-617-6.

Dnes je její význam posunut z dopravního zaměření spíše na turismus. Je to však místo, které rozhodně stojí za návštěvu. Výhledy do alpské krajiny jsou fantastické. Máme hned dvě možnosti, jak si vše vychutnat a mohu vřele doporučit jejich kombinaci. Kochat se výhledy z okénka vlaku je zajímavé, je však také třeba i vystoupit a projít se po značených stezkách kousek pěšky. Nabídnou se nám krásné pohledy do údolí i hor, kde se klikatí koleje, po kterých každou chvíli projíždí vlak. Ten se nám čas od času ztratí z dohledu – spolkne ho tunel. Za chvíli jej však můžeme zase sledovat, překonal jeden z mnoha kopců a putuje krajinou dál. Jako cukrovou tečku v krajině pak nesmíme minout Schneeberg – masivní dominantu této úchvatné krajiny.



Obr. 37 – most v Semmeringu

*Ohlédneme-li se do historie této dráhy, zjistíme zajímavá fakta. Jistě, na úsvitu svého rozvoje budily železnice skepsi, ovšem Semmeringbahn narážela na pochybnosti i u odborníků na slovo vzatých. Vždyť jí nevěřil ani samotný Robert Stephenson, syn vynálezce*

*lokomotivy Georga! Stephenson dokonce prohlásil, že průsmyk u Semmeringu nelze překonat klasickou železnicí. Odvážný návrh železniční trasy podal Mathias Schönerer, stavbyvedoucí koňské dráhy z Českých Budějovic do Lince. Za něj se pak postavil Carl Ritter von Ghega, který byl jmenován vrchním inženýrem. To bylo roku 1848.*

*Pak se ujaly svého úkolu tisíce dělníků. V náročných podmínkách tehdejší doby přišel nejméně jeden o život. Řádila mezi nimi cholera, tyfus. 700 jich leží pohřbeno na hřbitově u Semmeringu. Vytvořili však úctyhodné dílo.*

*Na 41 kilometrech dlouhé trati postavili 15 tunelů o celkové délce 4300 metrů. Vrcholový tunel měří téměř 1,5 kilometru. Pro ilustraci: tehdy byl šestým nejdelším na světě. Dále zbudovali nesčetně viaduktů, z nichž nejznámější je Kalte Rinne. Nejvyšší bod dráhy se nalézá ve výšce 892 metrů nad mořem. Provoz na trati byl zahájen 17. července 1854. Stala se tak součástí jižní státní dráhy mezi Vídní a Terstem. Tehdy to však ještě byla rakouská monarchie.<sup>26</sup>*

---

<sup>26</sup> BŘÍZA, Lukáš. Železniční klenot jménem Semmering I. In: Vseorakousku.cz [online]. 2009, 7. 6. 2009 [cit. 2013-11-05]. Dostupné z: [http://vseorakousku.cz/titulni\\_strana/novinky/zeleznicni\\_klenot\\_jmenem\\_semmering/](http://vseorakousku.cz/titulni_strana/novinky/zeleznicni_klenot_jmenem_semmering/)

#### 3.3.4. Most přes Öresund (Kodaň, Dánsko/Malmö, Švédsko)

Tento most mě zaujal svou monumentálností. Ze zmíněných mostů je rozhodně nejdelší a nejnovější. Pro mě je zajímavý i tím, že vlaky jezdí po spodním patře mostu, zatímco v horním patře je provoz automobilový.



Obr. 38 – most přes Öresund

*Most přes Öresund je mezinárodní spojnici mezi Dánskem a Švédskem přes úžinu Öresund. Skládá se z dlouhé mostní konstrukce a jednoho tunelu. Most je se svými 7,8 km nejdelší mezinárodní most na světě a nejdelší kombinovaný železniční a silniční most v Evropě. Jeho součástí je jedno z nejdelších zavěšených mostních polí na světě (490 m). Práce na čtyřletém projektu vypukly v roce 1995, poslední úsek byl dokončen 14. srpna 1999. Přejezd 1. července 2000 slavnostně otevřela dánská královna Margrethe II. se švédským králem Karlem XVI. Gustavem. Most s tunelem převádí silniční a železniční dopravu a denně po nich projede 17 000 vozidel. Součástí spojnice je zavěšený most se dvěma pylony*



*ve tvaru písmene H, pod kterým mohou proplouvat lodě. Mezistátní spojnice opouští švédskou stranu, přechází v zavěšený most a pak pokračuje na umělý ostrov. Z něj vede do úžiny Drogden tunel na dánskou pevninu. Most mezi dvěma zeměmi tvoří dvojice nízkoúrovňových viaduktů se zavěšeným mostem uprostřed. Most je 23,5 m široký a má dvouúrovňovou mostovku, která nese čtyři jízdní pruhy mezinárodní silnice E20 (dva v každém směru) v horní úrovni a ve spodní úrovni dvoukolejnou železniční trať. Jeden z provozních problémů, se kterým si železnice provozující most s tunelem musely poradit, spočíval v tom, že elektrické vlaky v Dánsku a Švédsku jezdí na jiné napětí. Proto zde byly zavedeny vlaky s možností přepínání napětí, přičemž přepnutí musí být provedeno těsně před nájezdem na most ve Švédsku. Kromě toho obě země používají různé signalizační soustavy, které se v tomto případě mění na Peberholmu u ústí tunelu. Nakonec vlaky v Dánsku jezdí po pravé koleji, zatímco ve Švédsku po levé. Výměna se provádí v konečné stanici Malmö.*<sup>27</sup>

### 3.3.5. Ježkův vlečkový most (Blansko)

Blanský železniční most jsem zvolila jako kontrast k předchozímu mostu. Jeho význam je spíše na lokální úrovni, místo monumentálnosti se zde objevuje daleko více romantiky. Doby jeho největší slávy pravděpodobně již odezněly. Nedávno to dokonce vypadalo, že ze světa zmizí úplně. Zachránilo ho však několik nadšenců, kterým nebyl jeho osud lhostejný. A tak může nadále zdobit krajinu a sloužit svému původnímu účelu.

---

<sup>27</sup> PENBERTHY, Ian. *Mosty: 75 nejimpozantnějších mostů, lávek a viaduktů světa*. první vydání. Brno: Computer Press, 2009, s. 152 - 153. ISBN 978-80-251-2201-3.



Provoz na mostě byl spuštěn pravděpodobně roku 1911 a sloužil především pro export výrobků do Rakouska-Uherska. Navazoval totiž na důležitou železniční tepnu Brno – Česká Třebová.



Obr. 39 – Ježkův vlečkový most

*Tzv. Ježkův most je příhradovým, přímopásovým železničním nýtovaným mostem s dolní mostovkou vyrobený ze svářkové oceli. Je jednokolejný a byl součástí závodní vlečky Adastu a.s. Blansko. Železniční přeprava přes něj byla zajišťována z blanenského nádraží ze staniční koleje č. 4 a na kusé koleji před mostem ruční točnou o průměru 7,5 m. Stejná točna byla také v objektu továrny, kde sloužila k dalšímu využití kolejového systému. Z důvodu technicky nevyhovujícího stavu byla závodní vlečka v roce 1996 zrušena a vlečkový spodek a svršek snesen. Zůstal jen most jako historický doklad hospodářského rozmachu firmy K. a R. Ježek Blansko.*

*Otázka současného stavu mostu je pak z mého pohledu jasnější. Z hlediska tovární průmyslové architektury se jedná o stavební unikát s významnou historickou hodnotou zasluhující památkovou ochranu. Nezapomínejme, že most před zničením v samém sklonku 2. světové války dne 9. 5. 1945 zachránil s nasazením vlastního života zaměstnanec Ježkovy továrny pan Karel Musil. Most byl Němci podminován a hlídán. Pan Musil po přiblížení se vodou most odminoval a záchranou mostu urychlil postup Rudé armády přes řeku Svitavu.<sup>28</sup>*

---

<sup>28</sup> BOJDA, Martin. Příhradový most přes Svitavu. In: Blansko.cz [online]. 2008, 30. 12. 2008 [cit. 2013-10-31].

Dostupné z: <http://www.blansko.cz/clanky/2008/12/prihradovy-most-pres-svitavu>

## Závěr

Snažila jsem se pojmut téma široce. Kde to bylo vhodné, zmínila jsem proměny tématu v čase. Zmínky z různých časových období jste tedy mohli zaznamenat v teoretické části (i u výtvarné i u filmové kapitoly). Vybrané skupiny považuji za reprezentativní vzorek, rozhodně však nechci tvrdit, že je vzorkem jediným možným. Téma by bylo možné pojmut i z jiných úhlů pohledu a pak by pravděpodobně i výběr tvůrců v teoretické části byl odlišný.

Na malou zmínku jste narazili i v části didaktické, kde jsme se zabývali minulostí železnice, především v architektonické tvorbě. Ale i současnou železnici a různým prostředím, které můžeme na nádražích a ve vlacích zaznamenat. V druhé kapitole didaktické části jsme vytvořili s dětmi krátkou animaci. Realizované projekty hodlám v průběhu své učitelské kariéry opakovat, čímž budu mít možnost srovnání svého učitelského vývoje i rozdílné reakce žáků na stejné téma.

Své výtvarné cykly jsem se snažila koncipovat tak, aby poskytly ochutnávku mého pohledu na dnešní cestování vlakem. Fotografické cykly vznikaly přímo ve vlaku nebo v jeho těsné blízkosti. Cyklus kreseb pak zobrazuje železniční viadukty, jako malou ochutnávku z pestrosti architektury, bez které by železnice nebyla ani myslitelná.

Jsem přesvědčena, že téma železnic nebylo tvůrci vyčerpáno a bude i nadále oblíbeným námětem výtvarníků, filmařů i autorů literatury.

## Seznam použité literatury

BEČKOVÁ, Kateřina. *Nádraží a železniční tratě: zaniklé, proměněné a ohrožené stavby*.

Praha: Schola ludus - Pragensia, 2009. 155 s. ISBN 978-80-902505-7-4.

BEČKOVÁ, Kateřina. *Zmizelá Praha: Nádraží a železniční tratě*. první vydání. Praha: Paseka,

2009. ISBN 978-80-7185-991-8.

BLATNÝ, Ivan. *Stará bydliště*. Druhé vydání. Praha: Petrov, 1992.

BRANALD, Adolf. *Sentimentální průvodce po pražském nábřeží*. Praha: Československý spisovatel, 1970. 103 s.

CÍLEK, Václav a Vojen LOŽEK. KOLEKTIV. *Obraz krajiny: Pohled ze středních Čech*. první vydání. Praha: Dokořán, 2011. ISBN 978-80-7363-205-2.

CINGLER, František. *Tři osudy*. první vydání. Praha: Erika, 2004. ISBN 80-7190-434-1.

FULKOVÁ, Marie; NOVOTNÁ, Marie. *Výtvarná výchova*. Praha: Fortuna, 1997. 127 s. ISBN 8071683825.

GAFFOVÁ, Jackie a Clare OLIVEROVÁ. *Umění XX. století: od impresionismu po digital art*. první vydání. Praha: Albatros, 2003. ISBN 80-00-01179-4.

GOMBRICH, Ernst Hans. *Umění a iluze*. první vydání. Praha: Odeon, 1985.

HRABAL, Bohumil. *Tři novely*. první vydání. Praha: Československý spisovatel, 1989. ISBN 80-202-0059-2.

CHALUPECKÝ, Jindřich. *Obhajoba umění*. první vydání. Praha: Československý spisovatel, 1991. ISBN 80-202-0322-2.

KEATON, Buster a Charles SAMUELS. *Můj nádherný svět grotesky*. první vydání. Praha: Šulc a spol., 1993. ISBN 80-85636-06-9.

KONEČNÝ, Dušan. *Futurismus*. první vydání. Praha: Odeon, 1974.

KOPTA, Josef. *Hlídač č. 47*. jedenácté vydání, v ČS čtvrté. Praha: Československý spisovatel, 1977.

KRAJÍČ, Rudolf. *Města ČSSR: Bechyně*. první vydání. Praha: Pressfoto, 1987.

KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Po stopách našich železnic*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1991. 279 s. ISBN 80-7030-061-2.

LAHODA, Vojtěch. *Zdeněk Rykr 1900-1940*. Praha: Galetie hlavního města Prahy, 2000. 377 s. ISBN 80-7010-077-X.

MARTINOVÁ, Sylvia. *Futurismus*. první vydání. Praha: Slovrat, 2006. ISBN 978-80-7209-874-3.

MIKŠ, František a Ladislav KESNER. *Gombrich: Porozumět umění a jeho dějinám*. první vydání. Brno: Barrister & Principal, 2009/2010. ISBN 978-80-87029-57-2.

MOŠNA, Václav a Jan RENDEK. *Krásné mosty České republiky*. první vydání. Praha: Slovrat, 2012. ISBN 978-80-7391-617-6.

MRÁZ, Bohumil. *Dějiny výtvarné kultury*. druhé vydání. Praha: Idea servis, 2003. ISBN 80-85970-47-3.

OSBORNE, Richard, Dan STURGIS a Natalie TURNER. *Teorie umění: Seznamte se...* první vydání. Praha: Portál, 2008. ISBN 978-50-7367-370-3.

PANOFSKY, Erwin. *Význam ve výtvarném umění*. první vydání. Praha: Odeon, 1981.

PENBERTHY, Ian. *Mosty: 75 nejimpozantnějších mostů, lávek a viaduktů světa*. první vydání. Brno: Computer Press, 2009. ISBN 978-80-251-2201-3.

PEŠAT, Zdeněk a Eva PETROVÁ. *Skupina 42*. první vydání. Brno: Atlantis, 2000. ISBN 80-7108-209-0.

PETŘÍČEK, Miroslav. *Myšlení obrazem: Průvodce současným filosofickým myšlením pro středně nepokročilé*. první vydání. Praha: Herrmann & synové, 2009. ISBN 978-80-87054-17-5.

PIJOAN, José. *Dějiny umění 9*. druhé vydání. Praha: Odeon, 1986.

PYTLÍK, Radko. *Záhady literárního světa: psychologické a detektivní příběhy*. první vydání. Praha: XYZ, 2009. ISBN 978-80-7388-119-1.

SADOUL, Georges. *Dějiny filmu: Od Lumiera až po doby současné*. první vydání. Praha: Orbis, 1958.

SCHREIER, Pavel. *Velké postavy našich železnic: Životy a osudy*. první vydání. Praha: Mladá fronta, 2012. ISBN 978-80-204-2485-3.

SITNÁ, Dagmar. *Metody aktivního vyučování: spolupráce žáků ve skupinách*. Praha: Portál, 2009. 150 s. ISBN 978-80-7367-246-1.

SVOBODA, Miloš. *Začalo to koněspřežkou: Vyprávění o nejdelší koněspřežné železnice silnici evropského kontinentu, jejím vzniku, stavbě a zániku*. první vydání. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1968.

ZIKMUND, Václav. *Stručné dějiny moderního malířství*. první vydání. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1971.



### **Elektronické zdroje:**

BŘÍZA, Lukáš. Železniční klenot jménem Semmering I. In: *Vseorakousku.cz* [online]. 2009, 7. 6. 2009 [cit. 2013-11-05]. Dostupné z:

[http://vseorakousku.cz/titulni\\_strana/novinky/zeleznicni\\_klenot\\_jmenem\\_semmering/](http://vseorakousku.cz/titulni_strana/novinky/zeleznicni_klenot_jmenem_semmering/)

DOUBRAVNICKÝ, Jan. Ten pravý Semmering je jen v Rakousku, vlaky ho berou ostře útokem. In: *Cestovani.idnes.cz* [online]. 2012, 26. 3. 2012 [cit. 2013-11-05]. Dostupné z:

[http://cestovani.idnes.cz/rakousky-semmering-horska-zeleznice-dso-/kolem-sveta.aspx?c=A120321\\_223110\\_igcechy\\_skr](http://cestovani.idnes.cz/rakousky-semmering-horska-zeleznice-dso-/kolem-sveta.aspx?c=A120321_223110_igcechy_skr)

GLENN, Martina. Pierre Bonnard. In: *Artmuseum.cz* [online]. 2008, 15. 1. 2008 [cit. 2013-10-31]. Dostupné z: [http://www.artmuseum.cz/umelec.php?art\\_id=168](http://www.artmuseum.cz/umelec.php?art_id=168)

LENCOVÁ, Radana. Comenia Script. In: *Www.lencova.eu* [online]. 2010 [cit. 2013-11-24]. Dostupné z: [http://www.lencova.eu/cs/uvod/comenia\\_script/comenia\\_script\\_pismo](http://www.lencova.eu/cs/uvod/comenia_script/comenia_script_pismo)